



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Forssan seudun joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen
palvelutasomäärittely PATA2

Forssan seudun joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely
(PATA2)

Johanna Wallin, Paula Leppänen, Maiju Lintusaari,
Simo Airaksinen, Annika Rantala, Aino Lehto

21/2011

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja**

ISBN 978-952-257-437-4 (PDF)
ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkojulkaisuna:
<http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut>
<http://www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer>

Kartat: VTJ/VRK 2/2010 © Karttakeskus lupa nro L4356

Sisällys

Esipuhe.....	4
1 Tausta	6
1.1 Uudenmaan ELY toimivaltaisena viranomaisena	6
1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen	6
2 Lähtökohdat	8
2.1 Aiemmat suunnitelmat.....	8
2.2 Valtakunnalliset suositukset	8
2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso	8
3 Nykytilan analyysi.....	9
3.1. Väestö	9
3.2 Palvelut ja työpaikat.....	9
3.3 Joukkoliikennejärjestelmä.....	11
3.3.1 Joukkoliikenne Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella.....	11
3.3.2 Joukkoliikenteen tarjonta nykytilanteessa Forssan seudulla	12
3.3.3 Väestö Pysäkkien vaikutusalueella.....	15
3.3.4 Palveluliikenteen tarjonta nykytilanteessa Forssan seudulla.....	16
3.3.5 Siirtymäajan liikennöintisopimukset	20
3.4 Joukkoliikenteen kysyntä	21
3.4.1 Työmatkat	21
3.4.2 Opiskelumatkat.....	21
3.4.3 Merkittävimmät yhteysvälit	22
3.5 Rahoitus	22
3.5.1 Kuntien kuljetuskustannukset Forssan seudulla	22
3.5.2 Kelan maksamat kuljetuskustannukset.....	25
3.6 Asukaskysely	25
4 Joukkoliikenteen palvelutaso	27
4.1 Palvelutasomäärittelyn periaatteet	27
4.2 Palvelutason määrälliset tekijät	27
4.2 Palvelutason laadulliset tavoitteet	30
4.3 Nykyinen palvelutaso.....	31
4.3 Tavoitteellinen palvelutaso	34
5 Kehittämistoimenpiteet	40
5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan muutokset	40
5.2 Laadulliset palvelutasotekijät.....	41
5.3 Kustannukset	41
6 Liikenteen järjestäminen	44
6.1 Liikenteen järjestämistavat	44
6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu	46
Kirjallisuus	48

Esipuhe

Tämä työ sisältää Uudenmaan ELY-keskuksen Forssan seutulippualueen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn, joka perustuu vuonna 2010 laadittuun esiselvitykseen (Uudenmaan Rosenberg & Perälä 2010).

Toimivaltaisten viranomaisten on joukkoliikennelain mukaan määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Joukkoliikennelaki edellyttää viranomaisten yhteistyötä kuntien ja maakuntaliittojen kanssa, mikä onkin ollut keskeisenä toimintatapana selvityksen laadinnassa. Laajalla yhteistyöllä on pyritty siihen, että tavoitteellinen palvelutaso kuvaa yhteistä tahtotilaa joukkoliikenteessä ja sen pohjalta ELY-keskus voi tehdä päätöksen palvelutasosta alueellaan. Palvelutason määrittely tehdään tässä muodossa ensimmäistä kertaa. Kyse on kuitenkin jatkuvasta liikennejärjestelmätyöhön yhä kiinteämmin liittyvästä prosessista, jossa palvelutason toteutumista tullaan seuraamaan ja päätöstä tarkistetaan määräajoin.

Palvelutason määrittely on myös valmistautumista siihen, millä tavoin liikenne järjestetään siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen (2014–2019) jälkeen. Selvitykseen sisältyy kuvaukset eri liikenteen järjestämistavoista, mutta liikenteen järjestämismalliin tulevaisuudessa ei oteta kantaa.

Palvelutasomäärittelyä käytetään liikenteen järjestämisessä palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupia myönnettäessä. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyt palvelevat kuntien joukkoliikenteen rahoituksen suunnittelua, maankäytön suunnittelua sekä lakisääteisten henkilökuljetusten järjestämistä.

Määrittelyprosessin tavoitteena on myös osapuolten sitouttaminen joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason toteuttamiseen. Vuorovaikutteisuus kuntien, maakuntaliittojen ja liikenteenharjoittajien kanssa on siten ollut tärkeä osa prosessia.

Työtä on käsitelty säännöllisesti Forssan seudun joukkoliikennetyöryhmässä, johon ovat kuuluneet:

Anita Joenpalo, pj
Erkki Tiira
Tuija Pihlajamäki
Jorma Hacklin
Martti Jokelainen
Auli Hossi
Heikki Pusa
Tatu Oukka
Seppo Nikkanen

Forssan kaupunki
Forssan kaupunki
Humppilan kunta
Jokioisten kunta
Tammelan kunta
Ypäjän kunta
Hämeen liitto
Hämeen liitto
Uudenmaan ELY-keskus

Pekka Rintala
Miki Koivuhuhta
Jukka Rauhaniemi
Risto Pekola
Ari Jansson
Tuomo Kojo

Oy Matkahuolto Ab
Linjaliikenne Kivistö Oy
Linjaliikenne Kivistö Oy
Pekolan Liikenne Oy
Pekolan Liikenne Oy
Linja-autoliitto

Palvelutasomäärittelytyötä on tehty samanaikaisesti kaikilla Uudenmaan ELYn seitsemällä seutulippualueella ja määrittelyt on koordinoitu alueiden kesken siten, että alueiden väliset ja Uudenmaan ELYn rajan ylittävät yhteydet on otettu huomioon. Koko Uudenmaan ELYn tasolla palvelutason määrittelyä on ohjannut ohjausryhmä, jonka jäseniä ovat olleet:

Juhani Hallenberg, pj.	ELY-keskus
Jenni Eskola	Liikennevirasto
Pietari Pentinsaari	Liikennevirasto
Erkki Vähätörmä	Uudenmaanliitto
Tapio Ojanen	Päijät-Hämeen liitto
Ari Heinilä	Linja-autoliitto
Outi Janhunen	HSL
Anita Joenpalo	Forssan joukkoliikennetyöryhmä
Maarit Kaartokallio	Hämeenlinnan joukkoliikennetyöryhmä
Kimmo Kiuru	Riihimäen joukkoliikennetyöryhmä
Salla-Mari Rintala	Länsi-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Juha Oksanen	Keski-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Hanna Linna-Varis	Itä-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Mirja Hyvärinta	ELY-keskus
Laura Langer	ELY-keskus
Seppo Nikkanen	ELY-keskus
Satu Hyvärinen	ELY-keskus
Susanna Kaitanen	ELY-keskus
Jarkko Tonttila	ELY-keskus
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Lauri Helke	VR
Matti Hoikkanen	Lahden joukkoliikennetyöryhmä seutu
Tarja Laine	ELY-keskus

Konsulttina työssä on ollut WSP Finland Oy, josta työhön ovat osallistuneet:

Johanna Wallin
Paula Leppänen
Maiju Lintusaari
Simo Airaksinen
Annika Rantala
Aino Lehto

1 Tausta

1.1 Uudenmaan ELY toimivaltaisena viranomaisena

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on ELYn itsensä lisäksi viisi muuta toimivaltaista viranomaista, jotka määrittelevät toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Alueen laajuuden ja monimuotoisuuden takia Uudenmaan ELY-keskus on laatinut esiselvityksen joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä (Rosenberg & Perälä 2010). Tämä määrittelytyö perustuu esiselvitykseen ja koskee Forssan seutulippualueetta. Kuvassa 1 on esitetty Uudenmaan ELYn alueen toimivaltaiset viranomaiset.



Kuva 1. Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueet Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueella.

1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen

EU:n palvelusopimusasetus (PSA) (EU 2007) ja sen mukainen Suomen uusi joukkoliikenne-laki (JLL 2009) ovat astuneet voimaan 3.12.2009. Niiden myötä Suomen joukkoliikennelainsäädäntö on uudistunut. Jatkossa joukkoliikenne on järjestettävä joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti. PSA:ta on noudatettava, kun toimivaltainen viranomainen järjestää liikenteen markkinaehtoista liikennettä

monilukuisempaan, luotettavampaan, korkealaatuisempaan tai edullisempaan. Uudenmaan ELY:ssä joukkoliikennettä on rahoitettu esimerkiksi lippujen hintoja alentamalla ja ostoliikenteenä eli liikenne ei ole uuden lain mukaan puhtaasti markkinaehtoinen. Lisäksi alueella on ostettua junaliikennettä oikoradalla Lahteen, Lahden ja Riihimäen, Riihimäen ja Tampereen sekä Hanko–Karjaa-välillä. Myös HSL:n ostama junaliikenne Espoo-Helsinki-Kerava -alueella palvelee alueella liikkuvia matkustajia.

Entisen lainsäädännön mukaiset linjaliikenneluvat on pääosin muutettu siirtymäajan sopimuksiksi. Vaikka siirtymäajan sopimuksissa noudatetaan jo palvelusopimusasetusta, ovat sopimukset nimensä mukaisesti voimassa vain lain siirtymäaikana. Sopimukset umpeutuvat vuosien 2014 ja 2019 välillä. Joukkoliikennettä ei voida siirtymäajan jälkeen järjestää samalla tavoin kuin siirtymäajan sopimuksilla.

Toimivaltainen viranomainen päättää, miten joukkoliikenne sen toimivalta-alueella järjestetään siirtymäajan jälkeen. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on joukkoliikennelain mukaan määritettävä toimivalta-alueensa palvelutaso. Palvelutason on oltava sen tasoinen, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen. Palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikennepalvelujen järjestämistä alueella (Liikennevirasto 2010). Palvelutaso sitouttaa kuntia ja toimivaltaisia viranomaisia mm. liikennepalveluja ostaessaan.

2 Lähtökohdat

2.1 Aiemmat suunnitelmat

Työ perustuu vuonna 2010 laadittuun palvelutasomäärityksen esiselvitykseen (Rosenberg, M. & Perälä, A. 2010). Forssan seudulla on lisäksi hyödynnetty Forssan seudun joukkoliikennesuunnitelmaa (Joensuu et. al 2008) sekä Forssan seudun strategista rakennetarkastelua FOSTRA:a (FOSTRA 2011).

2.2 Valtakunnalliset suositukset

Liikennevirasto on laatinut ohjeet palvelutasomäärittelyille, jotta toimivaltaisten viranomaisten määritykset saadaan valtakunnan tasolla vertailukelpoisiksi ja alueiden palvelutasomääritykset noudattavat samoja periaatteita (Liikennevirasto 2010). Ohjeiden lisäksi Liikennevirasto on laatinut suositukset palvelutasoluokille ja määrittelykriteereille (Liikennevirasto 2011), joita sovelletaan myös tässä määrittelytyössä.

2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriössä on laadittu selvitykset kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason kehittämistarpeista (Rosenberg, Weiste & Perälä 2011) sekä tavoitteellisesta palvelutasosta (Rosenberg & Weiste 2011). Niissä on tarkasteltu maakuntakeskusten ja suurten kaupunkiseutujen välisiä yli 100 kilometrin yhteyksiä pääasiassa Helsinkiin ja Helsingistä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee kaukoliikenteen palvelutason selvitysten perusteella vuoden 2011 loppuun mennessä liikennejärjestelmätasolla. Kaukoliikenteessä ei siis erotella liikennemuotokohtaista tavoitetta.

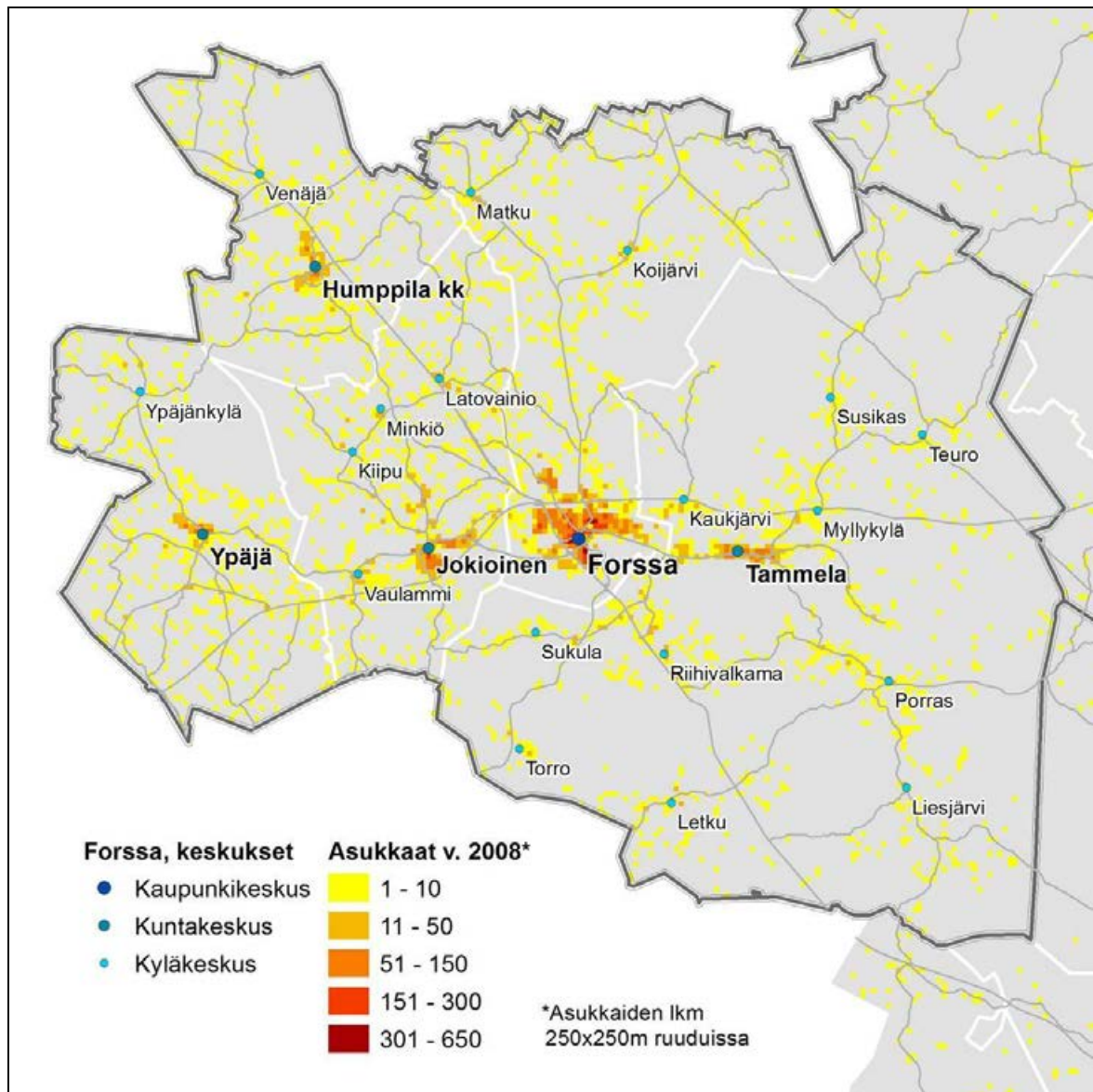
Kaukoliikenteen liityntäyhteyksien palvelutason määrittely todetaan olevan alueellisten toimivaltaisten viranomaisten velvoitteena. Uudenmaan ELYn kannalta näillä liityntäyhteyksillä tarkoitetaan yhteyksiä ympäröiviltä alueilta Lahden ja Hämeenlinnan kaukoliikenteen yhteyksille sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja pääkaupunkiseudun pikavuoroliikenteen pysäkeille.

Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydet hoidetaan pääkaupunkiseudulla HSL-liikenteellä, mutta maakuntakeskusten ja lentoaseman välillä on paljon myös pikavuorotarjontaa. Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyössä otetaan kantaa siihen, mitkä ovat palvelutasotavoitteet lentokenttäyhteyksien osalta.

3 Nykytilan analyysi

3.1. Väestö

Väestö on keskittynyt Forssan keskustan ympäristöön. Forssa on kaupunkikeskus ja kuntakeskuksia ovat Ypäjä, Humppila, Jokioinen ja Tammela kuvan 2 mukaisesti. Kyläkeskukset ovat käytännössä haja-asutusalueita.

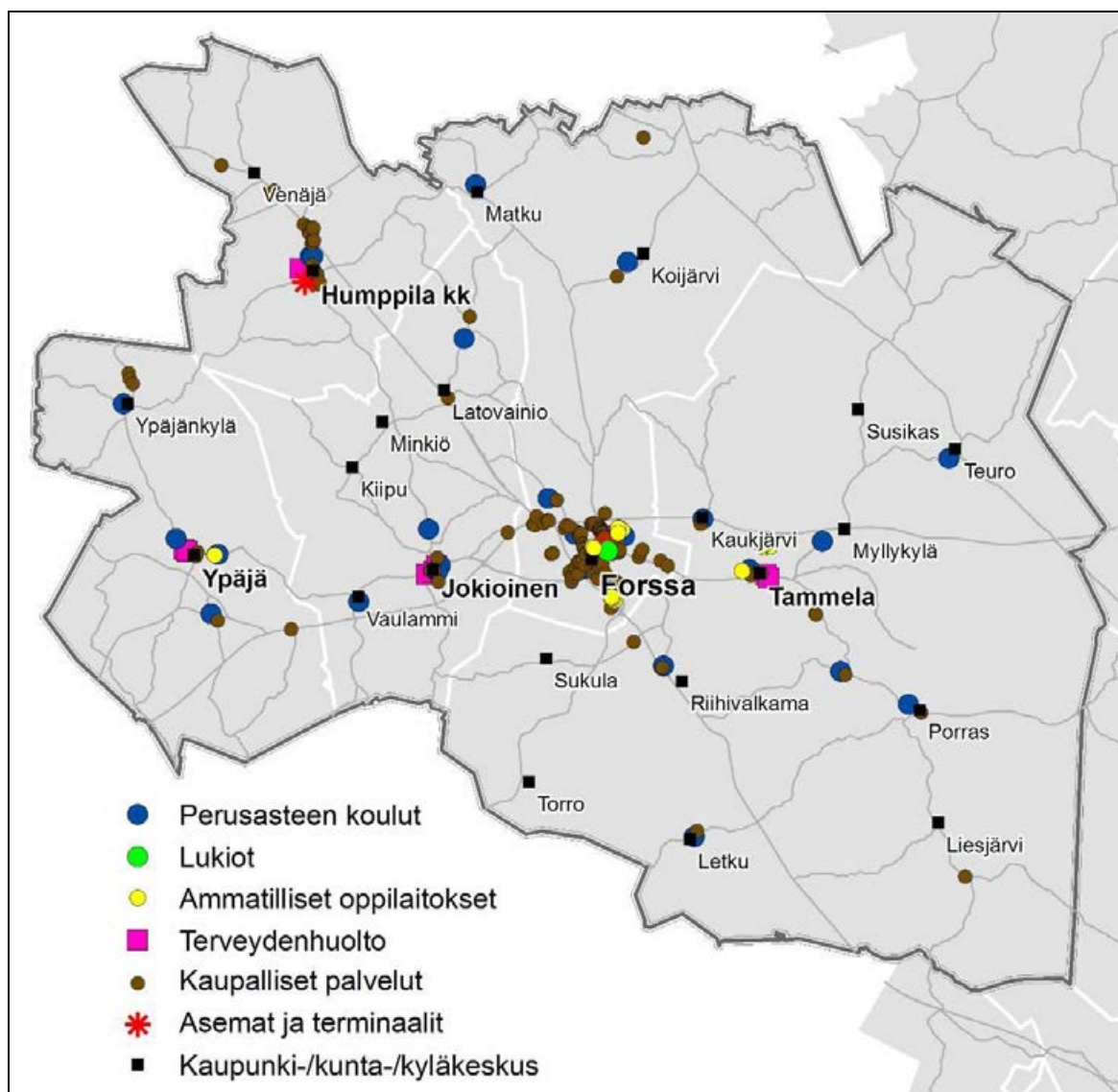


Kuva 2. Väestö Forssan seudulla. (Keskusjaottelu FOSTR)

3.2 Palvelut ja työpaikat

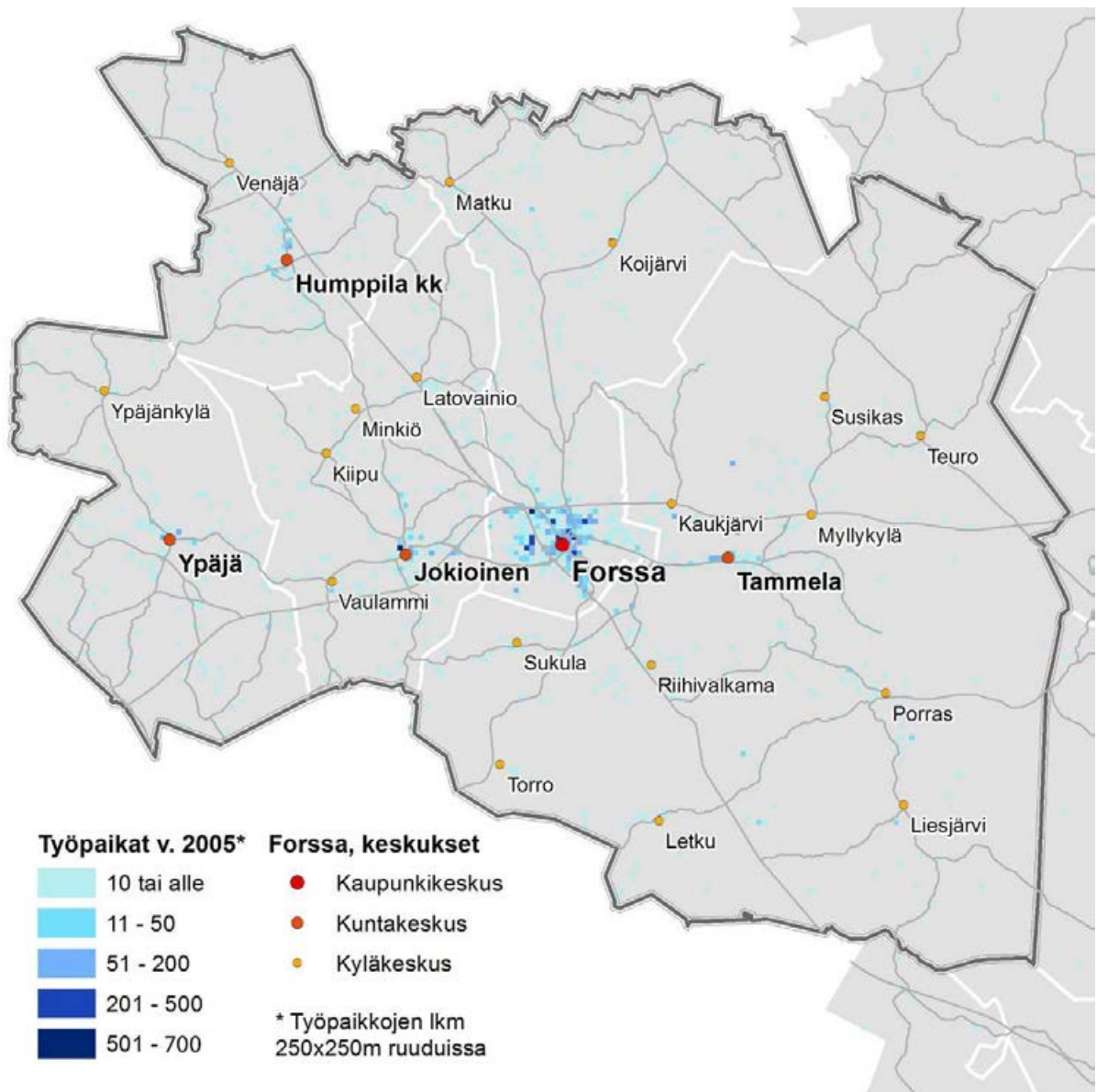
Kuvassa 3 (seuraava sivu) näkyvien kaupallisten palvelujen sijainti perustuu rakennus- ja huoneistorekisteriaineistoon (Väestörekisterikeskus), jonka mukaan palvelut ovat keskittyneet Forssan kaupunkikeskukseen. Terveyspalveluita on saatavilla Forssan lisäksi joissakin kuntakeskuksissa. Perusasteen kouluja on useassa kyläkeskuksessa,

kuten myös kaupallisia palveluita. Toisen asteen kouluja (lukioita tai ammatillisia oppilaitoksia) on Forssan lisäksi Ypäjällä sekä Tammelassa.



Kuva 3. Palvelut Forssan seudulla. (Keskusjaottelu FOSTR)

Työpaikat ovat keskittyneet Forssan keskustaan, Humppilaan ja Jokioisille, muita isoja työpaikkakeskittymiä seudulla ei ole. Työpaikkojen sijainnit seudulla esitetään kuvassa 4.



Kuva 4. Työpaikat Forssan seudulla. (Keskusjaottelu FOISTRA)

3.3 Joukkoliikennejärjestelmä

3.3.1 Joukkoliikenne Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella

Uudenmaan ELY-alueen joukkoliikennejärjestelmä muodostuu seuraavasta tarjonnasta:

Bussiliikenne:

- Aluetta palveleva pikavuoroliikenne perustuu ELYjen siirtymäajan sopimukseen
- Vakiovuoroliikennettä järjestävät ELY, kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset siirtymäajan sopimuksin ja ostoin sekä muut kunnat ostoin
- Paikallisliikennettä järjestävät ELY, kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset siirtymäajan sopimuksin, käyttöoikeussopimuksin ja ostoin sekä muut kunnat ostoin
- Palveluliikennettä järjestävät kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset ja muut kunnat ostoin

Raideliikenne:

- Aluetta palveleva kaukoliikenne perustuu LVM:n sopimukseen
- Lähiliikennettä ostavat LVM ja HSL
- Metro- ja raitiovaunuliikenne perustuu HKL:n sopimukseen

Lisäksi kunnat ostavat avointa joukkoliikennettä pääasiassa sisäisille yhteyksilleen sekä järjestävät lakisääteisiä kuljetuksia koulumatkoille sekä sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksiin. Pieni osa näistä kuljetuksista on avointa joukkoliikennettä, joilla voivat liikkua myös muut matkustajaryhmät.

Liityntäpysäköintiä on järjestetty rautatieasemille ja merkittävien linja-autopysäkkien yhteyteen. HSL ja Uudenmaan liitto tiedottavat nettisivuillaan liityntäpysäköintimahdollisuuksista.

Joukkoliikenteessä on käytössä kolme eri lippujärjestelmää:

- Matkahuollon lippujärjestelmä linja-autoliikenteessä
- VR:n lähiliikenteen vyöhykelippujärjestelmä ja matkan pituuteen perustuva lippujärjestelmä muussa junaliikenteessä.
- HSL:n seutulippujärjestelmä.

Lippujärjestelmät eivät ole yhteensopivia HSL-aluetta lukuun ottamatta. Forssan seutulippualueella on oma edullinen kuntien ja ELYn tukema seutulippu, joka on tarkoitettu säännöllisesti työssäkäyntialueella liikkuville. Myös pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa työssäkäyntimatkustusta varten on tarjolla edullinen työmatkalippu. Työmatkalippu on käytössä ainoastaan Forssassa, muissa seudun kunnissa työmatkalippua ei ole. Kaupungeilla on lisäksi omat kaupunkilippunsa.

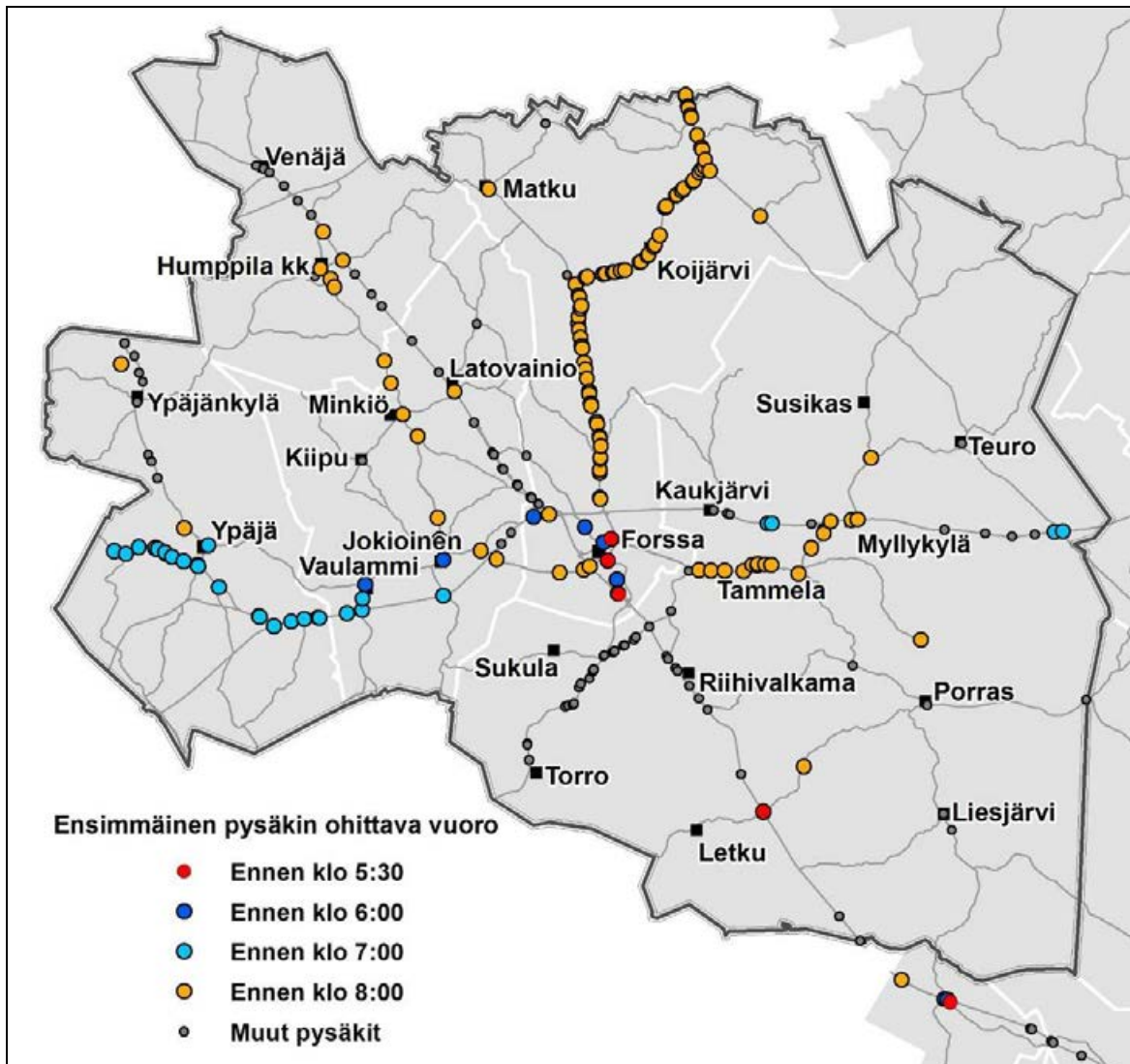
Myös joukkoliikenteen informaatiojärjestelmät ovat erilliset HSL-aluetta lukuun ottamatta. Linja-autoliikenteen aikataulutiedot löytyvät Matkahuollon sivuilta (www.matkahuolto.fi) ja junaliikenteen VR:n sivuilta (www.vr.fi). Uudenmaan liitto koordinoi yhteistä joukkoliikennesivustoa (<http://www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi>), johon on kerätty linkit erillisille aikataulutietoa tarjoaville sivuille siten, että tiedot aikatauluista, lippujen hinnoista ja ostopaikoista sekä liityntäpysäköinnistä ja takseista löytyvät kunnittain helposti.

3.3.2 Joukkoliikenteen tarjonta nykytilanteessa Forssan seudulla

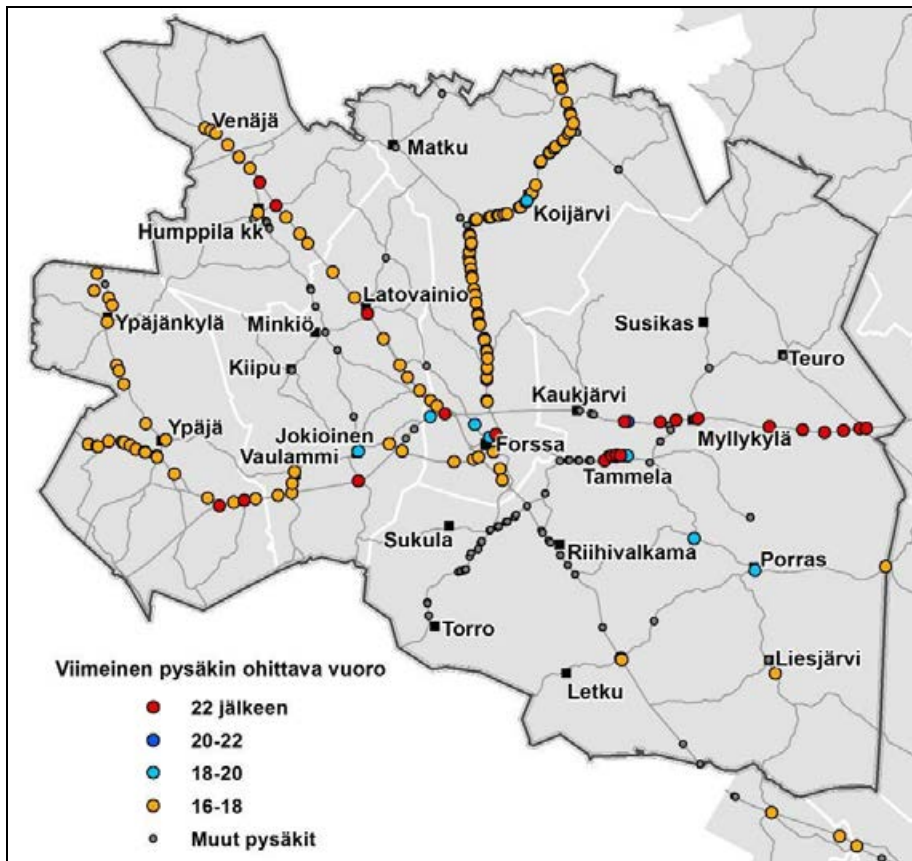
Forssan seudulla rautatieliikenneyhteys on ainoastaan Humppilassa. Asema sijaitsee Turku-Tampere -radalla, jolla liikennöidään 9 junavuoroa päivässä suuntaansa. Matka-aika Turkuun on 50–55 minuuttia ja Tampereelle 48 minuuttia. Humppilasta ensimmäinen juna Turkuun saapuu kello 8:02 ja Tampereelle kello 8:47. Viimeinen juna Humppilaan Turusta lähtee kello 21:05 ja Tampereelta kello 22:11.

Rautatieliikenne tavoittaa vain seudun luoteisreunan, ja joukkoliikenne seudulla tukeutuukin pitkälti pikavuoroliikenteen varaan. Vakiovuoroliikenne palvelee kunta- ja kyläkeskusten välisiä yhteyksiä. Kyläkeskusten yhteyksiä palvelee viikoittain myös asiointiliikenne.

Forssan seudun joukkoliikennetarjonta on vähäistä arkisin ennen kello kahdeksaa. Poikkeuksena Ypäjän suunnasta Forssaan liikennöidään jo ennen kello seitsemää. Pääosin seudulla viimeinen joukkoliikennevuoro lähtee kello 16–17 (kuvat 5 ja 6). Pikavuoroilla Jokioisten, Ypäjän, Humppilan ja Tammelan suuntiin pääsee vielä kello 22 jälkeenkin.

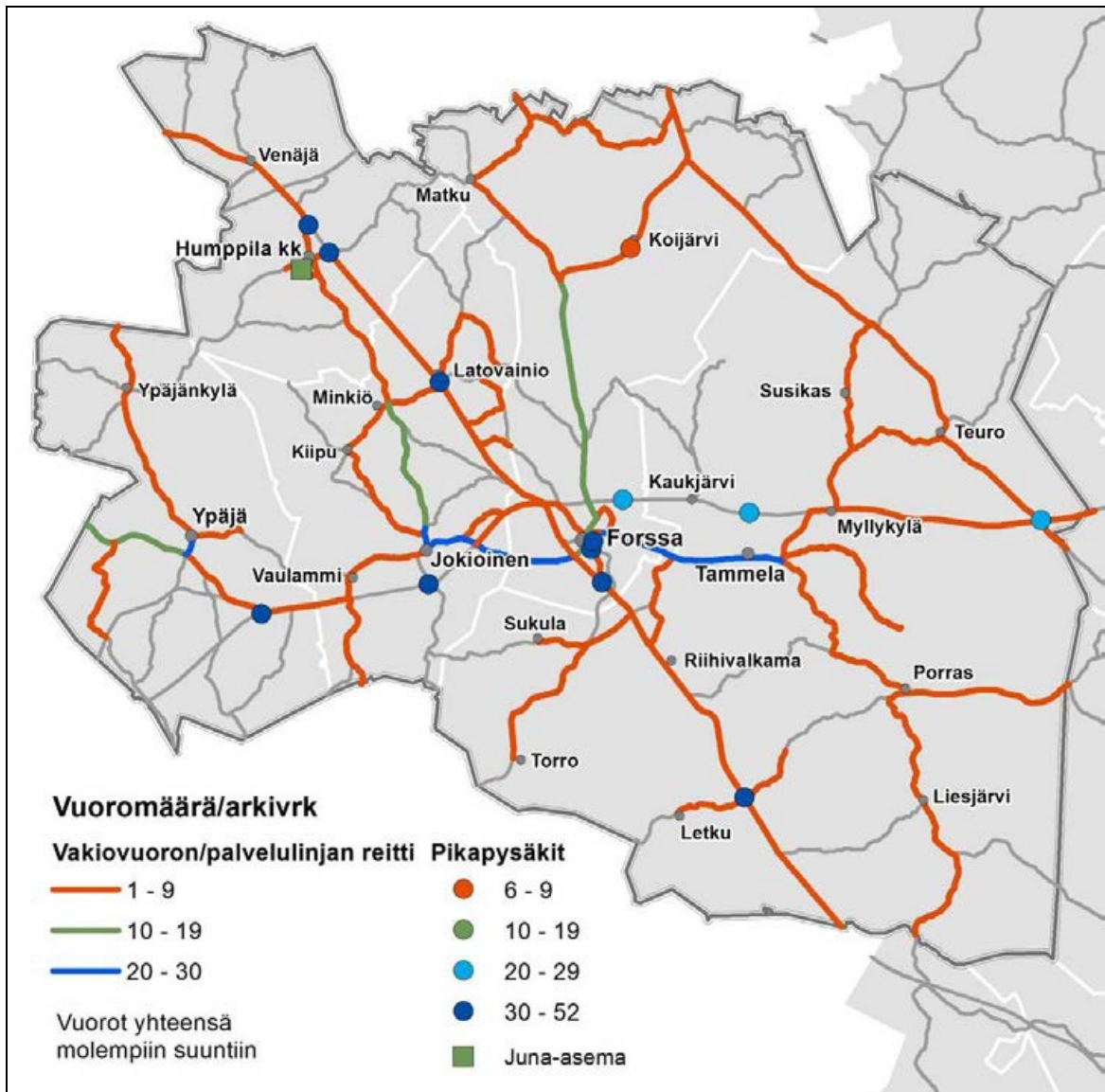


Kuva 5. Ensimmäinen lähtö arkisin (mukana kello 4:00 jälkeen lähtevät vuorot).
Lähde: Liikenneviraston tuottama Vallu-aineisto. Vallu-aineisto ei sisällä kuntien
ostoliikennettä, joten osa tarjonnasta puuttuu. Vallu-aineisto saattaa sisältää
muutoinkin puutteita.



Kuva 6. Viimeinen lähtö arkisin. Lähde: Liikenneviraston tuottama Vallu-aineisto. Vallu-aineisto ei sisällä kuntien ostoliikennettä, joten osa tarjonnasta puuttuu. Vallu-aineisto saattaa sisältää muutoinkin puutteita

Joukkoliikennevuorojen määrää on arvioitu luokittelemalla seudun väylät kolmeen luokkaan niillä vuorokauden aikana liikennöitävien vakiovuorojen määrän perusteella. Merkittävä osa alueen väylistä kuuluu alimpaan liikennöitävään luokkaan, joita palvelee arkisin alle 10 vuoroa vuorokaudessa yhteensä molempiin suuntiin. Vilkkain joukkoliikenne seudulla on Forssan ja Jokioisten sekä Forssan ja Tammelan välillä (20–30 vuoroa vuorokaudessa). Harvemmin liikennöidyillä väylillä on kuitenkin pysäkkejä, joiden vuoromäärä on pikavuorojen ansiosta korkeampi. Kuvassa 7 on esitetty vakiovuorojen määrä reitillä ja pikavuorojen määrä pysäkeittäin poikkileikkauksessa.



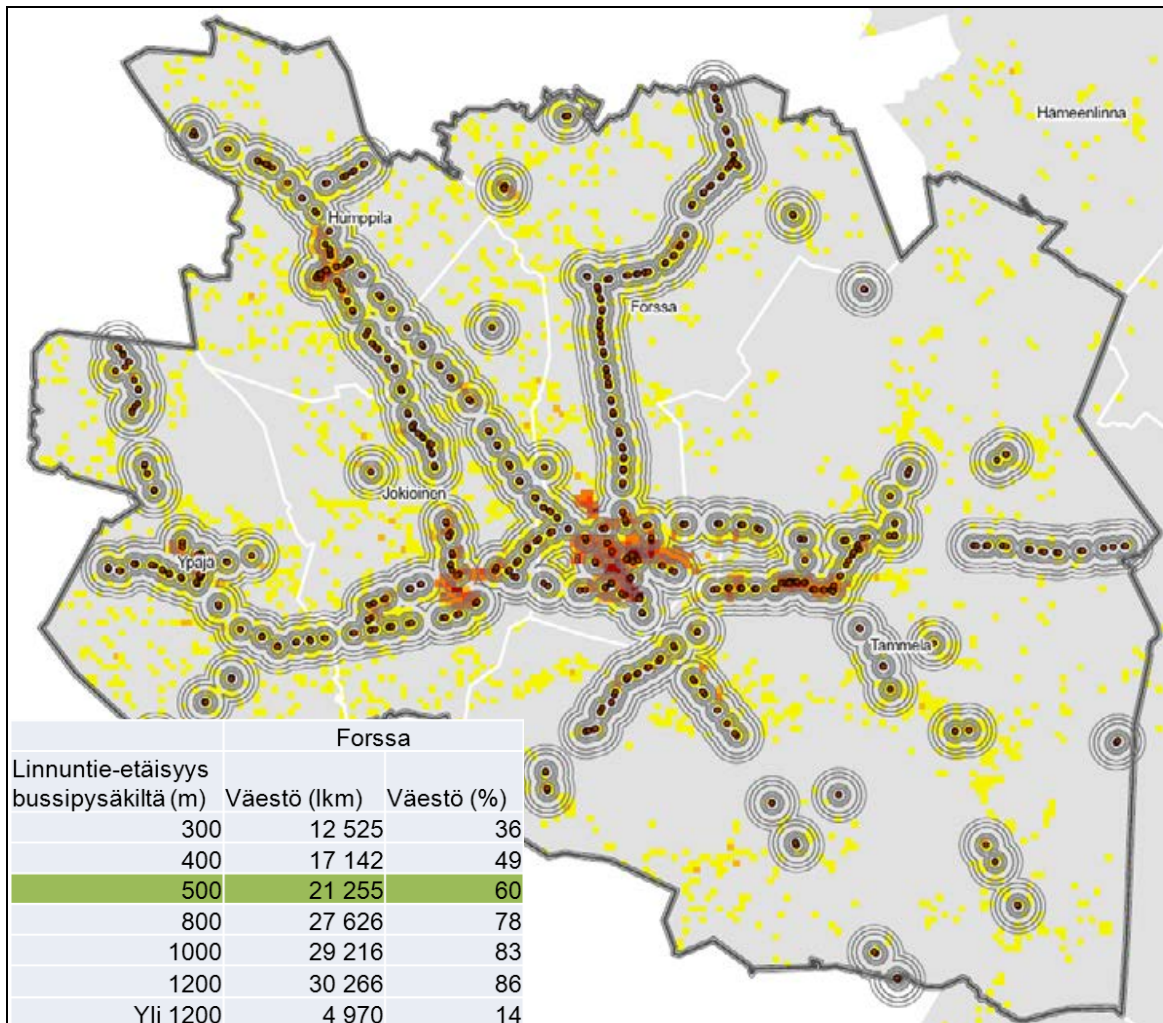
Kuva 7. Vuoromäärät arkisin. Lähde: Matkahuolto ja Liikenneviraston tuottama Vallu-aineisto. Vallu-aineisto ei sisällä kuntien ostoliikennettä, joten osa tarjonnasta puuttuu. Vallu-aineisto saattaa sisältää muutoinkin puutteita

Lauantaisin seudulla liikennöidään vakiovuoroin vain Forssan, Jokioisten, Humppilan sekä Someron välillä. Pikavuorot täydentävät vuorotarjontaa tiettyjen pysäkkien osalta. Seudun viikonlopputarjonta on käytännössä pikavuoroliikennettä.

Sunnuntaina seudun ainoat vakiovuorot liikennöivät Jokioisten ja Forssan välillä. Pika- vuorot, joita ajetaan tiheästi erityisesti valtatiellä 2, täydentävät tarjontaa.

3.3.3 Väestö Pysäkkien vaikutusalueella

Forssan seudulla 60 prosenttia väestöstä asuu alle 500 metrin päässä pysäkestä. Kuvassa 8 on havainnollistettu asuinpaikkojen sijoittumista suhteessa pysäkeihin.

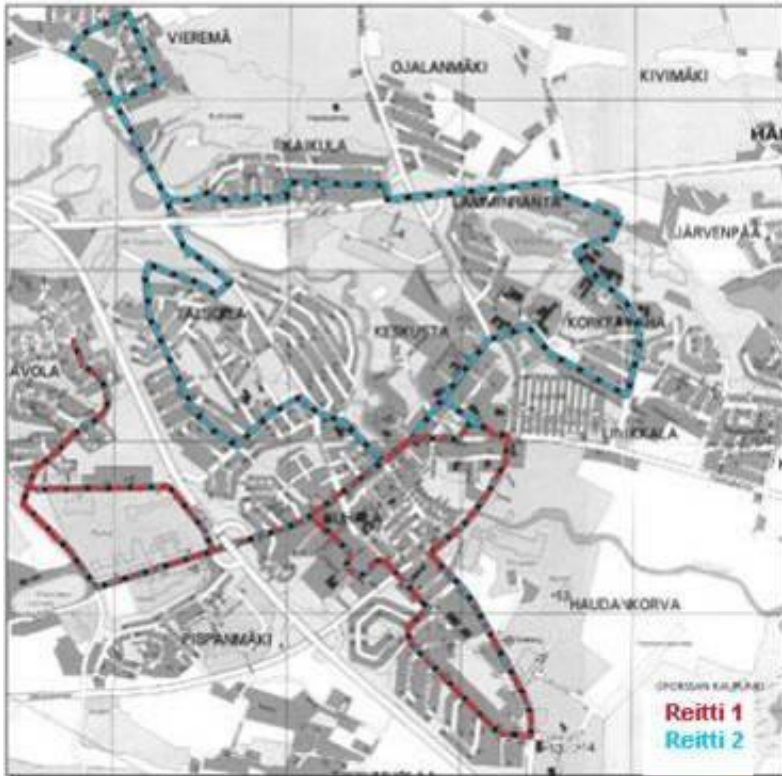


Kuva 8. Väestö bussipysäkkien vaikutusalueella.

3.3.4 Palveluliikenteen tarjonta nykytilanteessa Forssan seudulla

Forssan keskustan alueella toimii paikallis- ja palveluliikenne eli Tyykikytyti, jota ajetaan 17 -paikkaisella matalalattiaisella pikkubussilla. Arkipäivisin liikennöinti jakautuu kolmeen osaan ja lauantaisin ajetaan vain osittain kutsuohjattua palveluliikennettä.

1. Paikkuria ajetaan kiinteällä aikataululla ja reitillä arkisin kello 7.10 - 8.50. Kuvassa 9 on nähtävillä Paikkurin liikennöimät kaksi reittiä.



Kuva 9. Paikkurin reitit. Lähde: Forssan kaupunki.

2. Kutsuohjattu palveluliikenne kuljettaa matkustajia kutsusta ovelta ovelle arkisin kello 9.00 - 11.00. Forssan kutsuohjatun palveluliikenteen liikennöintialue esitetään kuvassa 10.



Kuva 10. Kutsuohjattu palveluliikenne.

3. Osittain kutsuohjattu palveluliikenne liikennöidään kiinteällä aikataululla ja lyhennetyllä reitillä, johon kutsusta tehdään pieniä poikkeamia (kuva 11). Osittain kutsuoh-

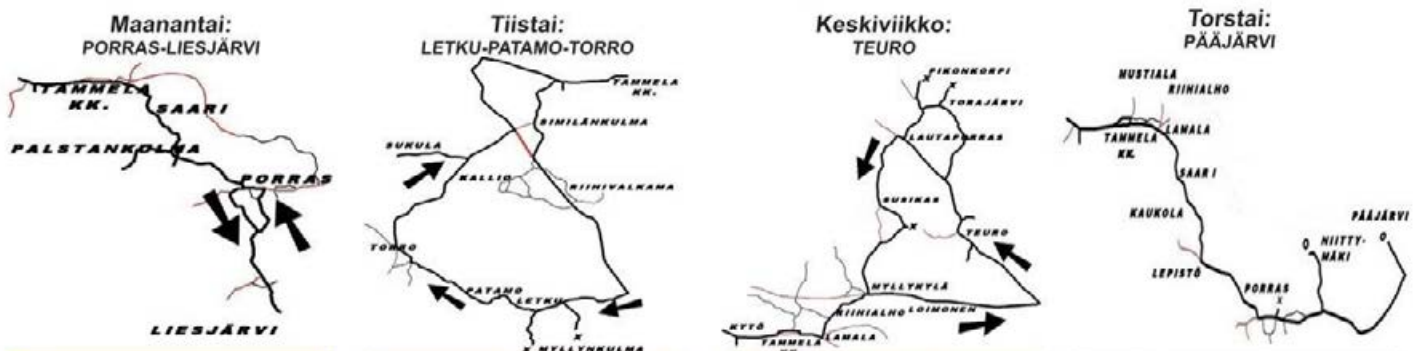
jattu palveluliikenne palvelee arkisin kello 11.00 - 17.30 sekä lauantaisin kello 9.00 - 14.00.

Kuva 11. Osittain kutsuohjattu palveluliikenne.



Kuva 12 Forssan pohjoisosan palvelubussi.

Tammelassa palveluliikennettä tarjoaa palveluauto Peliittapirssi, joka kuljettaa oppilaita Tammelan koulukeskukseen. Reitti on joka arkipäivänä erilainen ja siihen tehdään poikkeamia pyynnöstä (kuva 13).



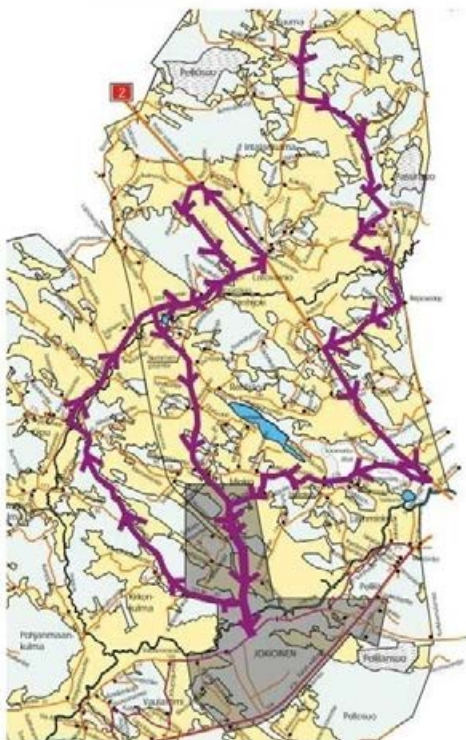
Kuva 13. Tammelan Peliittapirssin reitit maanantaista torstaihin.

Lisäksi liikennöidään kouluajo Myllykylästä koulupäivinä kello 8.10–8.50 sekä perjantaisin kuljetus päivätoimintaan.

Jokioisissa palveluliikenne koostuu kolmesta vuorosta viikossa, joista jokaisella on oma reittinsä. Maanantaina liikennöidään Siron tienhaarasta ja Kiipusta, ja keskiviikkona Vaulammista ja Lamminkylästä Jokioisten keskusta (kuva 14). Lauantaisin ajetaan Forssaan kello 9.00. Kyyti vuoroon on tilattava edellisenä päivänä.

Maanantain reitti

Siron tienhaara klo 9.00
Suonpääntie 9.15
Minkiö 9.25
Keskusta 9.30
Kiipu 9.45
Latovainion kauppa 10.00
Keskusta 10.15



Keskiviikon reitti

Vaulammi klo 9.40
Pellilä 10.00
Keskusta 10.05
Lamminkylä 10.15
Keskusta 10.30



Kuva 14. Jokioisten palveluliikenteen reitit.

Humppilan palveluliikenne palvelee Humppilan kunnan alueella tiistaisin. Nk. Humppilan kyläpussi liikennöi kello 8.55–12.30. Vuoro on kutsuttava maanantaisin kello 18 mennessä.

Ypäjän kunta järjestää keskiviikkoisin kaikille asukkailleen avointa asioimisliikennettä. Asiointiliikennettä ajetaan kahdella autolla kahta reittiä:

- Kuusjoki - Manninen - Ypäjä kk (kutsusta myös muualla)
- Ypäjänkylä -Ypäjä kk.

Tarpeen mukaan kuljetus järjestetään ovelta ovelle ja kuljettaja hoitaa myös kauppaos-
tosten kantamisen. Kerran kuukaudessa on asiointiajo Forssaan. Hevosopiston oppilaille
on pikavuoropysäkillä Palikkalaan taksikuljetus perjantai-iltapäivisin ja sunnuntai-iltaisin on
haku pikavuoropysäkiltä.

3.3.5 Siirtymäajan liikennöintisopimukset

Forssan seudun joukkoliikenteen tällä hetkellä voimassa olevat liikennöintisopimukset
päätyvät vuosien 2014 ja 2019 välillä. Vuonna 2014 päättyy valtateillä 2 ja 10 seudun
läpi liikennöivien vuorojen liikennöintisopimukset, sekä kantatiellä 284 Forssasta
pohjoiseen liikennöivien vuorojen sopimukset. Muilla teillä liikennöivien linjojen
sopimukset ovat pääosin voimassa vuosiin 2017–2019 saakka.

3.4 Joukkoliikenteen kysyntä

3.4.1 Työmatkat

Kuntien välisen pendelöinnin tarkasteluperusteena on yli 50 pendelöijän virrat seudun ulkopuolelle. Suurimmat pendelöintivirrat ovat Forssan sisällä tilastoalueelta toiselle sekä Tammelasta Forssaan (taulukko 1). Forssasta Helsingin ja Hämeenlinnan suuntiin on jonkin verran pendelöintiä.

Taulukko 1. Pendelöijien määrät Forssan seudulla vuonna 2007.

Lähde: Tilastokeskus.

	Espoo	Forssa	Helsinki	Humppila	Hämeenlinna	Jokioinen	Tammela	Ypäjä
Forssa	52	5925	130	65	125	335	367	31
Humppila	7	284	14	545	8	57	33	5
Jokioinen	13	934	49	34	25	1190	97	34
Tammela	26	1181	71	6	88	117	1062	8
Ypäjä	4	213	19	12	7	57	15	525
Helsinki		53		3		17	19	0
Hämeenlinna		100		6		25	49	2
>1000								
500-1000								
200-500								
50-200								
<50								

3.4.2 Opiskelumatkat

Alueelliset toisen asteen opiskelijavirrat on esitetty taulukossa 2 hakijan kotikunnan perusteella syksyllä 2010 opiskelemaan valittujen mukaan. Opiskelijoiden määrä on kerrottu kolmella kuvaamaan kokonaisvolyymiä. Tilastotiedot on saatu WERA-tietokannasta, joka on Opetushallituksen ylläpitämä koulutuksen ja siihen läheisesti liittyvien tilastotietojen raportointipalvelu.

Taulukko 2. Alueelliset opiskelijavirrat hakijan kotikunnan perusteella. Lähde: WERA-palvelu.

	Forssaan	Tammelaan	Ypäjälle	Hattulaan	Hämeen- linnaan	Riihimäelle	
Forssasta	453	33					> 400
Humppilasta	63		3				200-400
Jokioisilta	180	3	3	3	6	3	100-200
Tammelasta	222	3			9		20-100
Ypäjältä	27	3					< 20
Hämeenlinnasta	6	24	12	36	2355	9	
Janakkalasta		3	9	9	336	72	
Lopilta			3		30	150	
Riihimäeltä			3		72	786	
Hausjärveltä			3		24	159	
Karkkilasta	36						
Somerolta	60	18	3				
Urjalasta	51	3					

3.4.3 Merkittävimmät yhteysvälit

Nykytilanteen kysynnän ja maankäytön sekä tulevaisuuden liikkumistarpeiden arvioinnin perusteella tärkeimmät yhteysvälit joukkoliikenteen kannalta seudun sisällä ja seudun ulkopuolelle ovat:

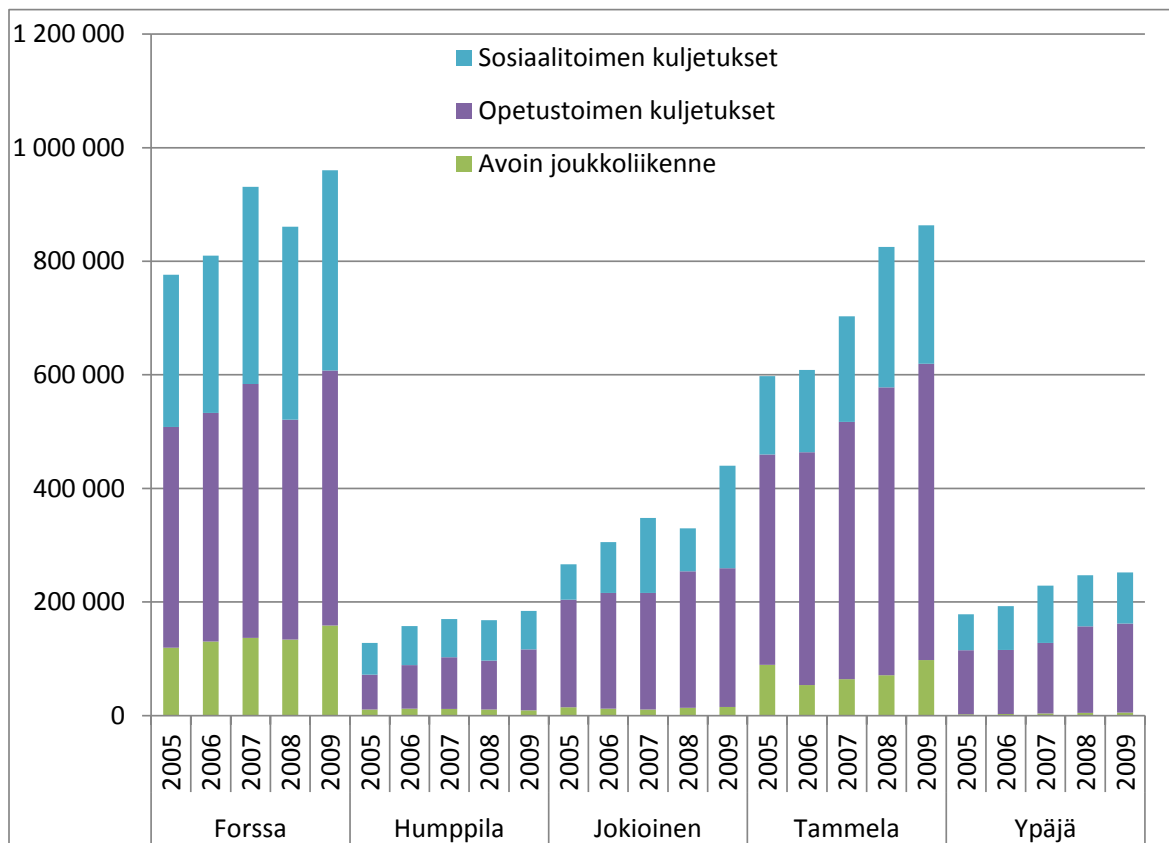
- Forssan sisäinen liikenne
- Tammelan sisäinen liikenne
- Humppilan sisäinen liikenne
- Tammela-Forssa yhteysväli
- Forssa-Tammela yhteysväli
- Jokioinen-Forssa yhteysväli
- Forssa-Jokioinen yhteysväli

Pendelöijien määrät ovat kohtuullisia myös Helsingin ja Hämeenlinnan suuntiin. Myös Turun ja Tampereen suunnat ovat merkittäviä yhteysvälejä.

3.5 Rahoitus

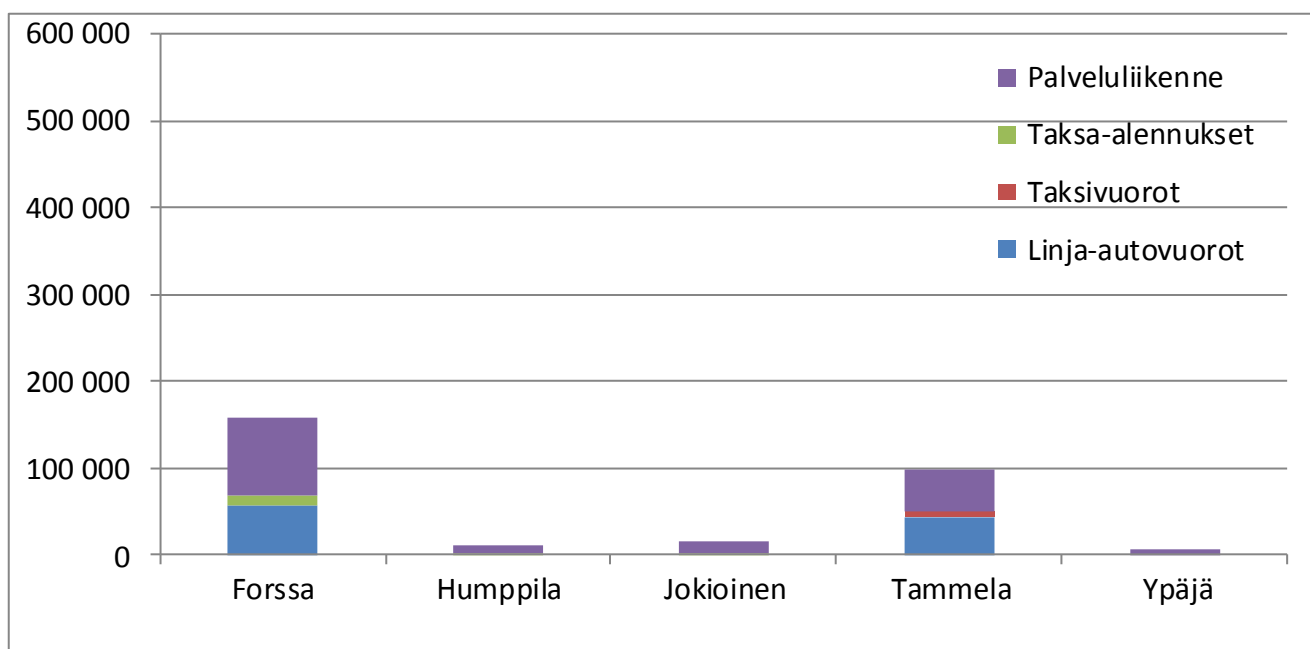
3.5.1 Kuntien kuljetuskustannukset Forssan seudulla

Forssan seudun kunnissa kuljetuskustannukset ovat nousseet viimeisen viiden vuoden aikana, lukuun ottamatta Forssan vuoden 2008 kustannusten hetkellistä alenemista. Jokaisessa seudun kunnassa opetustoimen kuljetukset ovat kustannusten kannalta merkittävin kuljetusryhmä, sosiaalitoimen kuljetusten ollen keskimäärin hieman vähäisempiä. Lisäksi Forssassa ja Tammelassa avoin joukkoliikenne aiheuttaa kustannuksia. Kuntien kuljetuskustannuksia on tarkasteltu kuntien ELYlle toimittaman aineiston perusteella. Kuntien kuljetuskustannukset vuosina 2005–2009 esitetään kuvassa 15.



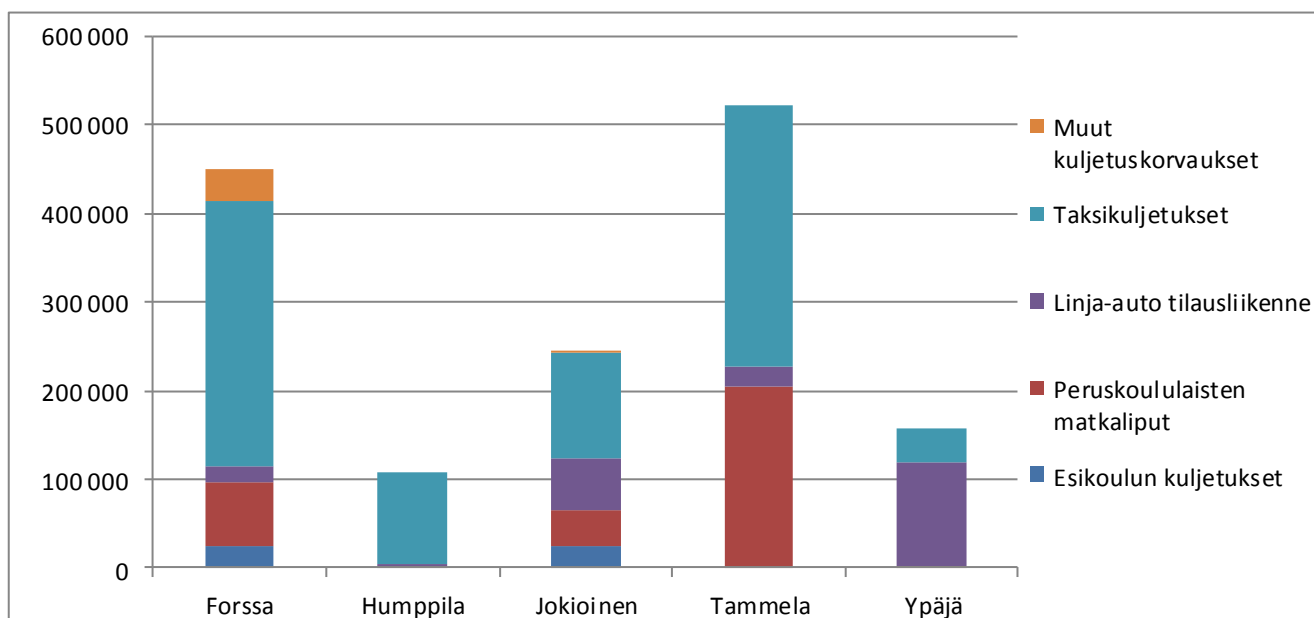
Kuva 15. Kuntien kuljetuskustannukset (€).

Avoimen joukkoliikenteen kustannukset jakautuivat Forssan seudulla vuonna 2009 kuvan 16 mukaisesti. Avoimen joukkoliikenteen kustannukset ovat kaikissa kunnissa vain murto-osa muista kuljetuskustannuksista. Palveluliikenteen kustannukset olivat suurin avoimen joukkoliikenteen kustannuserä kaikissa seudun kunnissa. Lisäksi Forssassa ja Tammelassa ostetut linja-autovuorot aiheuttivat merkittävän osuuden avoimen joukkoliikenteen kustannuksista. Avoimen joukkoliikenteen kustannukset olivat suurimmat Forssassa (noin 160 000 €) ja Tammelassa (noin 100 000 €). Jokioisten, Humppilan ja Ypäjän avoimen joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset olivat kussakin alle 20 000 €.



Kuva 16. Avoimen joukkoliikenteen kustannusten jakaantuminen kunnittain 2009.

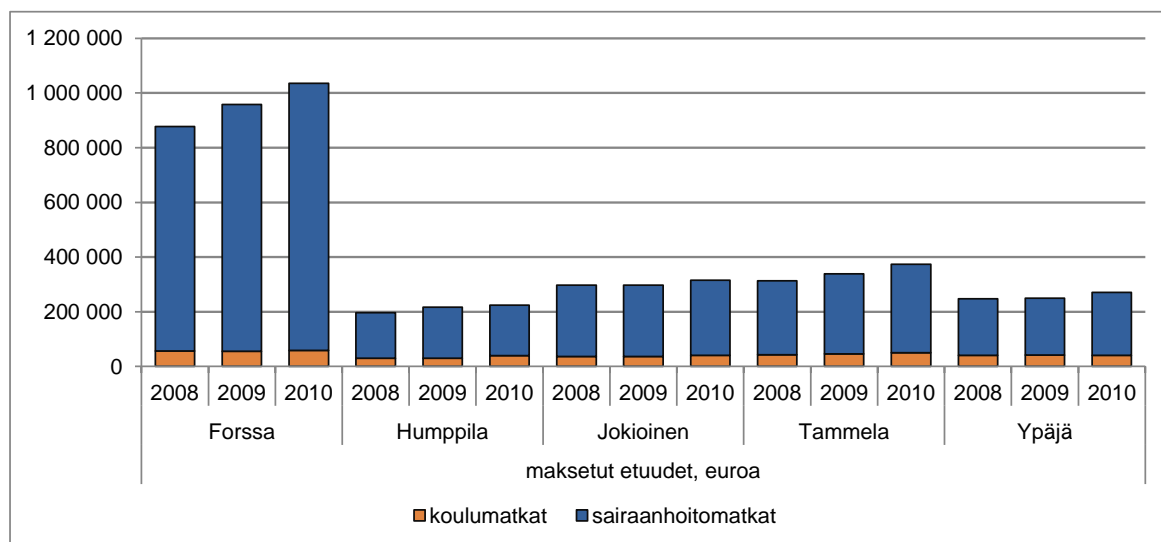
Opetustoimen kustannukset jaetaan esikoululaisten kuljetuksiin, peruskoululaisten kuljetuksiin, linja-autotilausliikenteeseen, taksikuljetuksiin ja muihin kuljetuksiin. Forssan seudun kunnissa opetustoimen kustannuksista suurin osa koostui taksikuljetuksista, lukuun ottamatta Ypäjää, jossa kustannuksista suurin osa koostui linja-auton tilausliikenteestä. Peruskoulun kuljetuksen kustannukset olivat huomattavan suuria Tammelassa. Lukion ja muiden toisen asteen opiskelijoiden kuljetuskustannukset kuuluvat Kelalle. Opetustoimen kustannusten jakautuminen esitetään kuvassa 17.



Kuva 17. Opetustoimen kustannusten jakaantuminen kunnittain 2009.

3.5.2 Kelan maksamat kuljetuskustannukset

Kuvassa 18 on esitetty Kelan korvaamien matkojen kustannukset kunnittain vuosilta 2008–2010. Sairaanhoitomatkoihin kuuluvien matkojen kustannukset ovat huomattavasti toisen asteen opiskelumatkoja suuremmat, mutta määrällisesti toisen asteen opiskelumatkoja on merkittävästi enemmän. Tiedot Kelan kuljetuskustannuksista on kerätty Kelan tilastotietokannasta, Kelastosta, josta löytyy tiedot Kelan etuuksien saajista sekä maksetuista etuuksista.

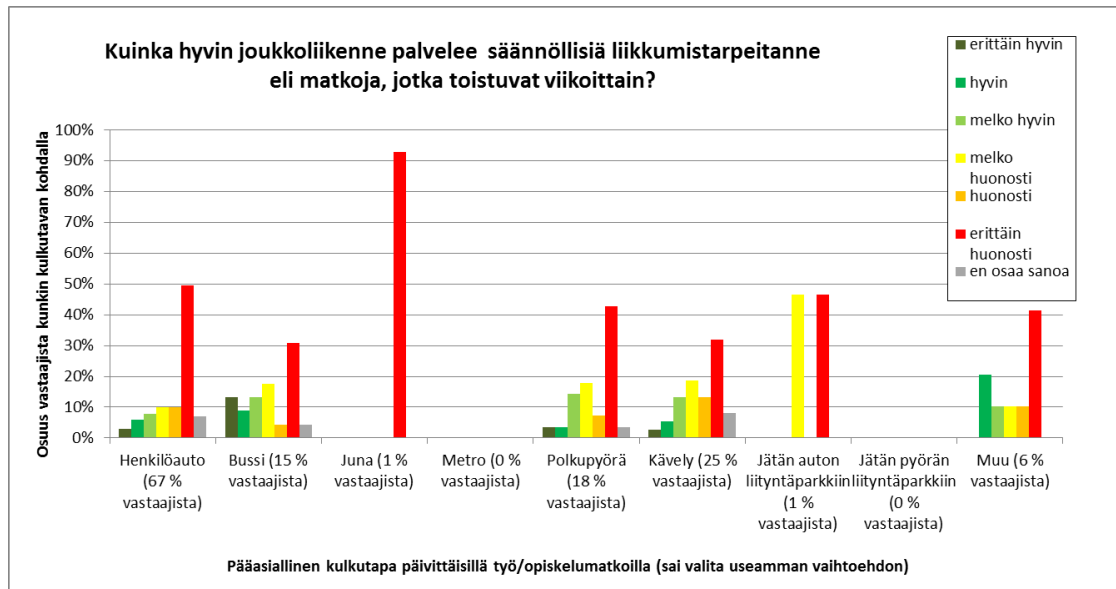


Kuva 18. Kelan kuljetuskustannusten jakaantuminen kunnittain.

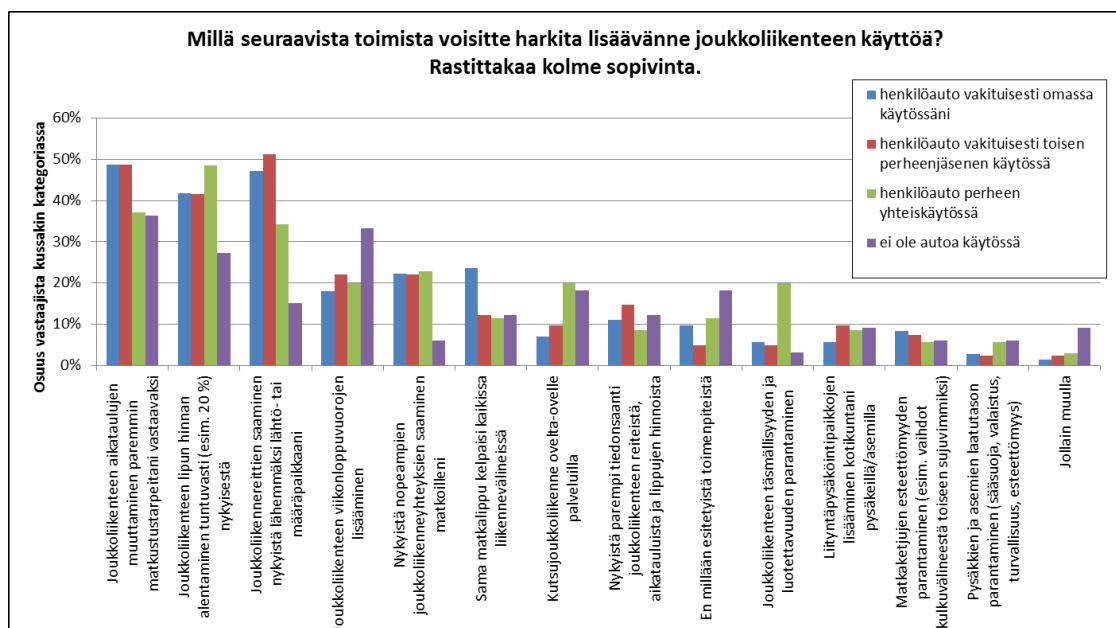
3.6 Asukaskysely

Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyön yhteydessä teetettiin laaja internet-pohjainen asukaskysely vuoden 2011 keväällä. Kyselystä tiedotettiin kuntien internet-sivuilla ja paikallislehdissä ja se oli avoinna noin kolme viikkoa huhtikuussa. Kysely oli tarkoitettu kaikille ELY-alueen kuntalaisille. Kyselyyn saatiin vastauksia kaikkiaan 3295 kappaletta ja Forssan seudulla asukaskyselyyn vastasi yhteensä noin 140 henkilöä seudun viidestä kunnasta. Vastaaajista 70 % oli naisia ja 30 % miehiä. Seuraavissa kuvissa 19 ja 20 on esitetty joitakin asukaskyselyn keskeisiä tuloksia.

Kyselyn mukaan joukkoliikenne palvelee vastaajia pääosin erittäin huonosti. Joukkoliikenteen käyttöä eniten lisääviä toimenpiteitä kyselyssä annetuista vaihtoehdoista olisivat vastaajien mielestä joukkoliikenteen aikataulujen muuttaminen paremmin tarpeita vastaaviksi, lippujen hintojen alentaminen tuntuvasti, ja joukkoliikenteen reittien saaminen lähemmäs matkojen lähtö- ja määräpaikkoja. Lisäksi erityisesti niiden keskuudessa, joilla ei ole autoa käytössään, haluttu toimenpide olisi joukkoliikenteen viikonloppuvuorojen lisääminen. Saman matkalipun kelpaaminen kaikissa liikennevälineissä houkuttelisi erityisesti niitä, joilla on henkilöauto vakituisesti omassa käytössään.



Kuva 19. Joukkoliikennepalvelun kokeminen säännöllisillä matkoilla pääasiallisen kulkutavan mukaan.



Kuva 20. Joukkoliikenteen käyttöä lisäävät toimenpiteet henkilöauton käyttömahdollisuuden mukaan listattuna.

4 Joukkoliikenteen palvelutaso

4.1 Palvelutasomäärittelyn periaatteet

Joukkoliikenteen palvelutasoa on tarkasteltu valituilla yhteysväleillä. Yhteysväleiksi on valittu yhteydet kylistä kuntakeskuksiin, kuntakeskusten väliset yhteydet ja yhteydet kuntakeskuksista maakuntakeskuksiin. Palvelutasomäärittelyssä on käytetty Liikenneviraston laatimaa kuusiportaista palvelutaso-asteikkoa. Joukkoliikenteen palvelutaso on jaettu siinä seuraaviin luokkiin:

1. Kilpailutaso
2. Houkutteleva taso
3. Keskitaso
4. Peruspalvelutaso
5. Minimitaso
6. Lakisääteinen taso

Palvelutason määrittely eri tasoille pohjautuu:

- määrällisiin kriteereihin, jotka liittyvät esimerkiksi päivittäisiin liikennöintiaikoihin, päivittäisiin vuoromääriin, vuoroväliin ruuhka-aikoina, päivänä ja illalla, viikonloppuliikenteen tarjontaan jne.
- laadullisiin kriteereihin kuten kalustoon, lippujärjestelmään, aikatauluinformaatioon yms. liittyviin kysymyksiin.

Yksittäinen luokka pitää sisällään eri viikonpäivien (arki, la, su) ja eri ajankohtien (ruuhka, päivä, ilta) mukaiset määrittelyt.

4.2 Palvelutason määrälliset tekijät

Liitteessä 1 on esitetty Liikenneviraston suositukset palvelutasoluokitteluksi ja määrällisten palvelutasotekijöiden kriteerit. Tässä työssä suosituksia on sovellettu alueen tarpeista lähtien. Uudenmaan ELYn alueella sovelletaan suositusten palvelutasokriteerejä seuraavin poikkeuksin:

- Kesäliikenteen osalta sallitaan esim. kilpailutasolla yhden luokan alennus ja muilla 1-2 luokan alennus
- Juna-asemille ja pikavuoropysäkeille kävelyetäisyystavoite on 1200 m kaikissa palvelutasoluokissa
- Alueet sijoitetaan palvelutasoluokkiin siten, että määräävänä tekijänä on vuorotarjonta (vuoroväli), liikennöintiajoista voidaan hieman joustaa.

Palvelutason määrällisiä tekijöitä on kuvattu taulukossa 3. Taulukosta on jätetty pois kilpailutason ja houkuttelevan tason määrälliset tekijät, jotka eivät käytännössä täyty Forsan seudulla. Minimitasoa lukuun ottamatta liikennöintiaika aamulla kuvaa perilläoloaika ja iltapäivällä lähtöaika. Peruspalvelutason määrittely on erittäin laaja, keskitason määrittelyn ollessa puolestaan erittäin tiukka erityisesti ruuhka-ajan vuorovälin osalta. Peruspalvelutasolla olevien yhteysvälien vuorovälin tihentäminen nostaisi useat niistä keskitason ohi suoraan houkuttelevalle tasolle.

Palvelutasoluokitus sovelletaan tiukimmin vuorovälin osalta. Vuoroväliä on kuitenkin tulkittu vapaammin tarkoittavan keskimääräistä vuoroväliä. Jos yhteysväleillä kulkee kaksi lähtöä tunnissa, vaikkakin melko peräkkäin, on laskettu keskimääräisen vuorovälin olevan 30 minuuttia. Liikennöintiaikojen osalta on osin tehty joustoja. Minimitasolla liikennöintiaika tarkoittaa sitä, että 1-2 asiointiyhteyttä/suuntaa tarjotaan liikennöintiaikaulottuman välillä. Jos minimitaso osalta ei käytettäisi liikennöintiajan joustoja, osa yhteysväleistä putoaisi laki-

sääteiselle tasolle. Lakisääteinen taso kuvaa minimitasoa harvempaa palvelua, jolla palvelaan vain lakisääteisiä kuljetuksia.

Nykytilanteenkin palvelutason säilyttäminen vaatii nykyistä enemmän rahoitusta valtiolta ja kunnilta. Erillistä tavoitteellista palvelutasoa ei tämän vuoksi esitetä, vaan tässä raportissa esitetään vain realistinen, nykytilan kaltainen palvelutasotavoite. Tavoitteellinen palvelutaso vastaa seudun nykyistä palvelutasoa.

Yhteysväleille asetetuista palvelutasotavoitteista suuri osa kuuluu peruspalvelutasoon. Valtakunnallisessa palvelutasoluokituksessa keskitason ja peruspalvelutason välinen palvelutasoraja on erittäin suuri. Sen vuoksi useat pidemmän matkan varsin hyvänkin tarjonnan yhteysvälit putoavat peruspalvelutasolle. Ei olisi kuitenkaan tarkoituksenmukaista alen-
taa näiden yhteysvälien palvelutasoa nykyisestä.

Taulukko 3. Palvelutason määrälliset tekijät. (Liikennevirasto 2011)

Palvelutaso-luokka*	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso
<i>Esimerkkejä käytöympäristöstä</i>	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen
<i>Määritelmä</i>	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, ilta-päivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa
<i>Tavoite</i>	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata arjen liikku mistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä	Turvata asiointimahdollisuudet
Määrälliset tekijät Liikennöinti-aika				
Talvi: arki <i>Kesä: arki</i>	07.00 - 21.00 07.00 - 21.00	07.00 - 20.00 07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00 07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00 9 - 15 välillä
Talvi: lauantai <i>Kesä: lauantai</i>	09.00 - 21.00 09.00 - 21.00	09.00 - 17.00 09.00 - 17.00	Asiointiyhteys Asiointiyhteys	
Talvi: sunnuntai <i>Kesä: sunnuntai</i>	10.00 - 21.00 10.00 - 21.00	12.00 - 17.00 12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen Liityntä kaukoliikenteeseen	
Vuoroväli-määrä				
Talvi: ruuhka <i>Kesä: ruuhka</i>	15 - 30 min 30 min	30 min 60 min		
Talvi: arkipäivä	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä
<i>Kesä: arkipäivä</i>	60 - 90 min	60 - 120 min	1 - 3 vuoroa / suunta työmatka- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä
Talvi: arki-ilta (klo 18-) <i>Kesä: arki-ilta (klo 18-)</i>	30 - 60 min 60 - 90 min	60 - 120 min 60 - 120 min	tarpeen mukaan tarpeen mukaan	
Talvi: lauantai <i>Kesä: lauantai</i>	30 - 60 min 60 - 90 min	60 - 120 min 60 - 120 min	tarpeen mukaan tarpeen mukaan	
Talvi: sunnuntai <i>Kesä: sunnuntai</i>	60 min 60 - 120 min	120 min 120 min	tarpeen mukaan tarpeen mukaan	
Etäisyys pysä-kille	500-800 m kävely-etäisyys			
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu	
*) Lisäksi haja-asutusalueilla sovelletaan lakisääteistä tasoa, jolla hoidetaan ainoastaan lakisääteiset kuljetukset.				

4.2 Palvelutason laadulliset tavoitteet

Liikenneviraston suosituksissa laadullisille palvelutasotekijöille on määritelty taulukon 4 mukaiset kriteerit. Laatutekijöistä tällä alueella tärkeitä ovat peruspalvelutason mukaiset laatutavoitteet.

Taulukko 4. Laadulliset palvelutasotekijät. (Liikennevirasto 2011)

Palvelutasoluokka	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso
Laadulliset tekijät				
Täsmällisyys/Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajan-tasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä	
Infrastrukturi	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotustilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustelu tarpeen mukaan, liityntäpysäköinti tarpeen mukaan

Laadullisia palvelutasokriteerejä sovellettaessa on tavoitteena, että tavoitteet pääsääntöisesti toteutuvat. Mikäli 1-3 tavoitetta ei ko. luokassa toteudu, ei yhteysvälin palvelutason kuitenkaan katsota putoavan alempaan luokkaan.

Alueen joukkoliikenteessä täsmällisyys ja luotettavuus ovat pääosin hyviä. Pidempimatkaisessa liikenteessä on nykyisellään jo riittävästi ajantasauspysäkkejä. Suurimmat täsmällisyysongelmat aiheutuvat Helsingin kantakaupungin katuverkosta bussiliikenteelle ja Helsingin alueen ratakapasiteetin puutteista. Ongelmat heijastuvat muualle Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle.

Pitkällä tähtäyksellä on eduksi, jos seudun lippujärjestelmää voidaan kehittää siten, että lipputuotteet kävisivät yhtenäisemmin eri kulkumuodoissa. Kaluston esteettömyyttä voidaan pitkällä tähtäyksellä kehittää nykyistä paremmaksi. Tavoitteena voisi olla, että kaikissa ajoneuvoissa olisi valaistut linjakilvet. Vuosittain voidaan kehittää määrärahojen puitteissa pysäkki-infrastruktuuria.

4.3 Nykyinen palvelutaso

Taulukossa 5 (seuraava sivu) ja kuvassa 21 (s. 33) on esitetty nykyinen palvelutaso nykytilan tarjonnan perusteella. Taulukosta nähdään, että keskitason tiukka vuorovälitavoite, 30 min ruuhkassa, pudottaa suurimman osan yhteysväleistä peruspalvelutasolle. Liikennöintiajan ja viikonlopputarjonnan osalta keskitason palvelutaso täyttyy yhteysväleillä:

- Forssa-Helsinki
- Forssa-Hämeenlinna
- Forssa-Turku
- Forssa-Karkkila

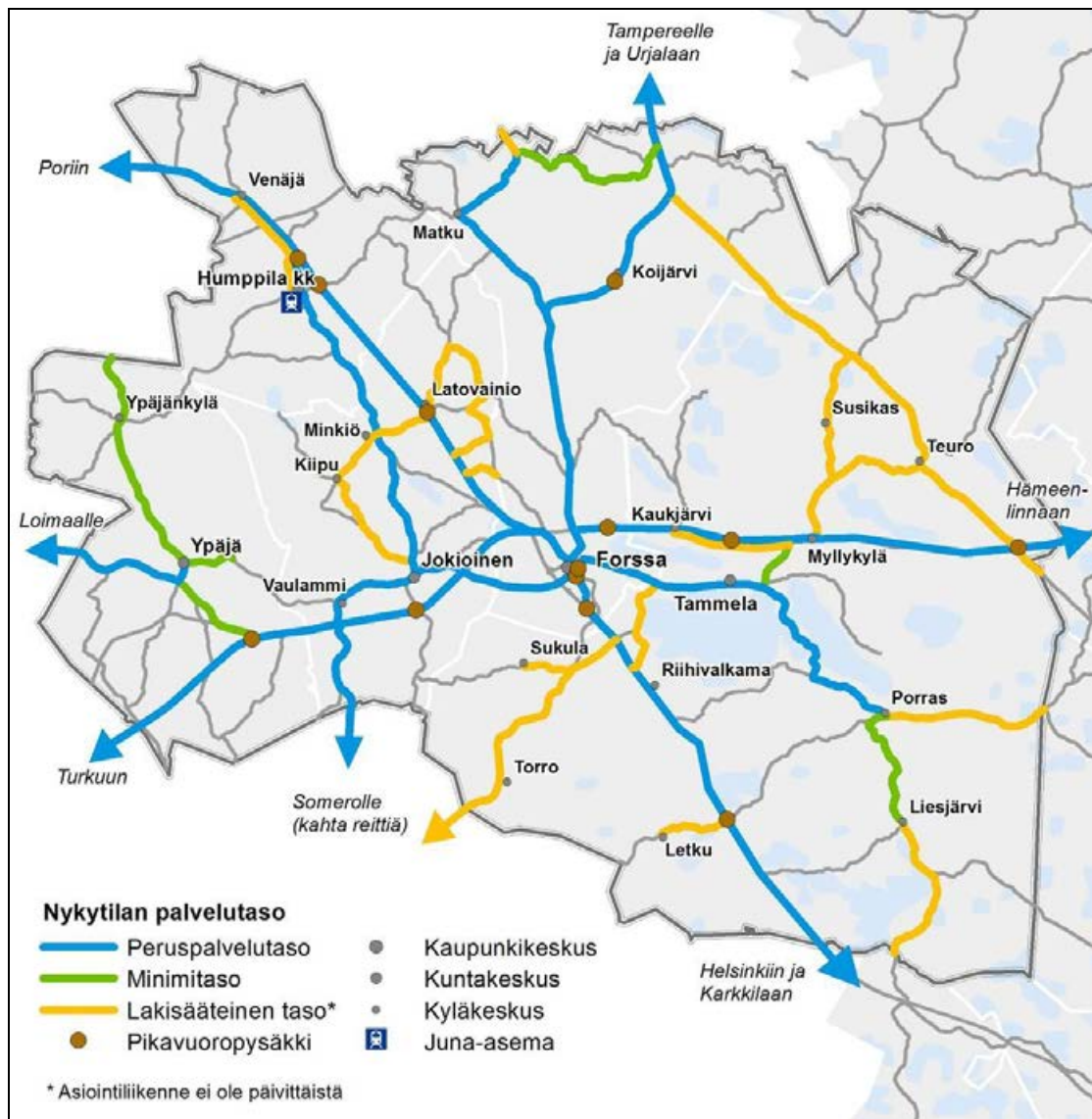
Taulukon liikennöintiaika viittaa perilläoloaikaan suunnassa, joka on merkittävämpi pendelöinti- tai asiointikohde. Esimerkiksi Helsingin osalta bussilla ensimmäinen vuoro saapuu määräpaikkaan kello 5:15 ja illalla viimeinen vuoro lähtee kello 23:00. Yöajan vuorot ovat liikennöintiaikatarkastelun ulkopuolella.

Seudun bussi- ja junaliikenteessä on merkittävästi ajantasauspysäkkejä ja liikenne on täsmällistä. Pitkämatkaisessa liikenteessä on tyypillistä, että ajantasauspysäkkejä on vähintään kuntakeskuksissa, joita on 30–60 minuutin välein. Alueella ei ole merkittäviä täsmällisyysongelmia. Pitkämatkaisessa bussiliikenteessä suurimmat täsmällisyysongelmat aiheutuvat Helsingin kantakaupungin katuverkon ruuhkaisuudesta. Junaliikenteessä suurimmat ongelmat aiheutuvat Helsingin seudun ratakapasiteetin ongelmista. Sekä juna- että bussiliikenteessä Helsingissä aiheutuvat ongelmat heijastuvat Forssan seudulle myöhästymisinä.

Informaatio on kulkumuotokohtaisesti saatavissa internetistä. Valtakunnallisessa joukkoliikenteen informaatioportaalissa Matka.fi:ssä on kuvattu eri kulkumuotojen aikataulu- ja reitti-informaatio.

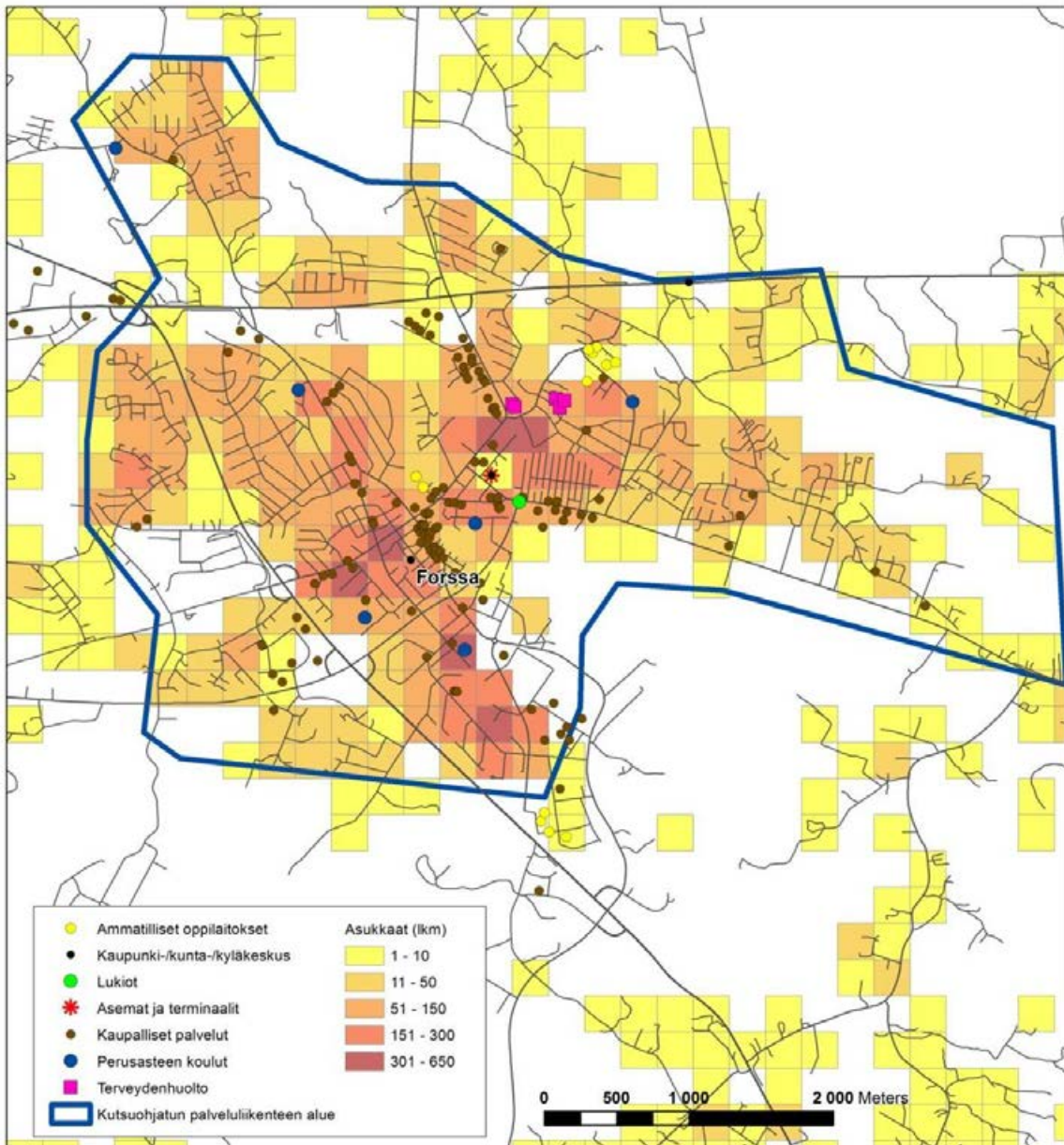
Taulukko 5. Palvelutaso nykytilanteessa yhteysväleittäin. (Lähde: www.matkahuolto.fi, viitattu 28.10.2011)

Nykyinen tarjonta			Liikennöinti- aika arkisin	Vuoroja kpl Matkahuolto	Liikennöinti- aika la	Vuoroja kpl Matkahuolto	Liikennöinti- aika su	Vuoroja kpl Matkahuolto	Nykyinen palvelutaso
Kaupunkikeskusten väliset yhteydet									
Forssa	Helsinki	vakio pika	0515-2300	1+2 22+20	0515-2300	18+18	0515-2300	19+20	PT
Forssa	Hämeenlinna	vakio pika	0730-2200	1+1 10+8	0840-2115	10+10	1015-2115	9+9	PT
Forssa	Turku	vakio pika	0750-2100	14+15	0750-2100	13+15	0750-2100	15+14	PT
Forssa	Tampere	vakio pika	0920-1610 1220-1710	3+3 4+3	1345-1710	4+3	1345-1950	4+4	PT
Yhteydet kaupunki- ja kuntakeskusten välillä									
Forssa	Tammela (Mustiala)	vakio pika	0745-1615 0630-2215	11+7 13+13	0630-2215	11+12	0630-2215	12+11	PT
Forssa	Jokioinen (tienhaara)	vakio pika	0750-1720 0750-2200	12+10 15+14	0645-2200	15+13	0920-2200	14+15	PT
Forssa	Humppila (as. Lasitehdas)	vakio pika	0755-1620 0545-2320	4+5 20+19	0525-2320	18+18	0545-2320	19+18	PT
Forssa	Ypäjä (Palikkala)	vakio pika	0750-1530 0750-2200	3+3 18+17	0750-2200	15+13	0920-2200	14+15	MT
Forssa	Somero	vakio	0755-1720	4+4					PT
Forssa	Karkkila	vakio pika	0755-2205	1+1 20+23	0755-2205	18+18	0755-2205	20+19	PT
Forssa	Urjala	vakio pika	0740-1615 1135-1945	4+3 4+4	1135-1945	3+4	1135-1945	4+4	PT
Ypäjä	Loimaa	vakio	0630-1720	12+12					PT
Yhteydet kylä- ja kuntakeskusten välillä									
Forssa	Koijärvi	vakio pika	0745-1745 1230-1910	5+6 4+4	1230-1805	4+3	1230-2055	4+4	PT
Forssa	Matku	vakio	0740-1620	6+4					PT
Ypäjä	Ypäjänkylä	vakio	0730-1630	1+5					MT
Humppila	Venäjä	vakio	kutsuliik						LT
Tammela	Teuro	vakio	kutsuliik						LT
Tammela	Susikas	vakio	kutsuliik						LT
Tammela	Myllykylä	vakio	0728-1505	3+2					MT
Tammela	Kaukjärvi	vakio	-1500	0+1					LT
Tammela	Riihivalkama	vakio	0845-1505	1+1 koulup					LT
Tammela	Porras	vakio	0728-1625	5+4					PT
Tammela	Liesjärvi	vakio	0728-1625	3+3 koulup					MT
Tammela	Letku	vakio	kutsuliik						LT
Tammela	Sukula	vakio	0845-1505	1+1 koulup					LT
Tammela	Torro	vakio	0845-1505	1+1 koulup					LT
Jokioinen	Minkiö	vakio	0740-1500	4+3					MT
Jokioinen	Vaulammi	vakio	0730-1735	7+7					PT
Jokioinen	Latovainio	vakio	1245-0730	2+1					LT
Jokioinen	Kiipu	vakio	kutsuliik						LT



Kuva 21. Palvelutaso nykytilanteessa Forssan seudulla kartalla.

Forssan Paikkurin palvelualue on peruspalvelutasoa nykytilanteessa. Muilla alueilla asiointiliikenteen palvelutaso jää lakisääteiselle tasolle, koska palvelu ei ole jokapäiväistä. Paikkurin palvelualue on esitetty kuvassa 22.



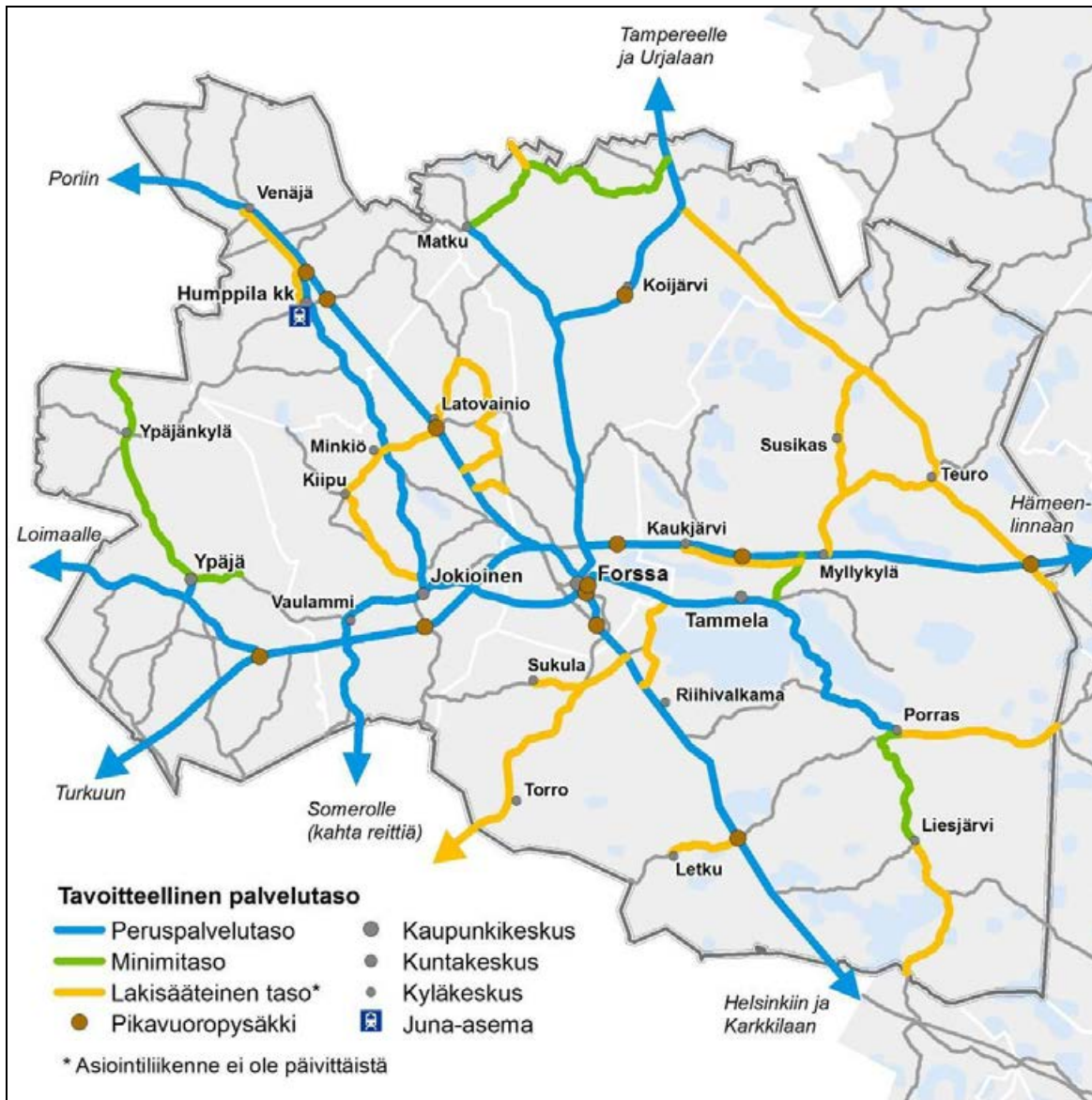
Kuva 22. Forssan Paikkurin palvelualue nykytilanteessa.

4.3 Tavoitteellinen palvelutaso

Taulukossa 6 (seuraava sivu) ja kuvassa 23 (s. 36) on esitetty tavoitetilanteen palvelutasovaihtoehto. Palvelutaso vastaa pääosin nykytilaa. Taulukossa on kuvattu yhteysväleittäin nykytilan palvelutasopuutteet ja muita yhteysväliin liittyviä huomioita. Tavoitteellinen palvelutaso on laadittu erittäin realistisesta lähtökohdasta ja sen kustannusvaikutukset ovat pieniä. Tulevaisuudessa nykyisenkin tarjonnan ylläpitäminen maksaa enemmän kuin nykytilanteessa, minkä vuoksi tavoitteellisen palvelutason on syytä pysyä maltillisena. Näkemyksenä Forssan seudulla on kuitenkin kohdentaa joukko- liikennettä yhteysväleille, joilla on kysyntää. Käytännössä tämä tarkoittaa ilta- ja viikonloppuliikenteen sekä asiointiliikenteen vuorojen lisäämistä, mikä ei riitä nostamaan palvelutasoluokkaa, mutta parantaa matkustajien kokemaa palvelua.

Taulukko 6. Tavoitteellinen palvelutaso yhteysväleittäin.

Nykyinen tarjonta		Nykyinen palvelutaso	Tavoitteellinen palvelutaso	Huomioita
Kaupunkikeskusten väl				
Forssa	Helsinki	PT	PT	Ruuhkan vuorovälin tihentäminen nostaisi palvelutasoa
Forssa	Hämeenlinna	PT	PT	Ruuhkan vuorovälin tihentäminen nostaisi palvelutasoa
Forssa	Turku	PT	PT	Ruuhkan vuorovälin tihentäminen ja yhden lähdön lisääminen aamuun nostaisi palvelutasoa
Forssa	Tampere	PT	PT	Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
Yhteydet kaupunki- ja				
Forssa	Tammela (Mustiala)	PT	PT	Tavoitteena ilta- ja viikonlopputarjonnan lisääminen
Forssa	Jokioinen (tienhaara)	PT	PT	Tavoitteena ilta- ja viikonlopputarjonnan lisääminen
Forssa	Humppila (as. Lasitehdas)	PT	PT	Palvelu pikavuoroilla
Forssa	Ypäjä (Palikkala)	MT	PT	Palvelupuute Forssa-Ypäjä arki-ilta Pikavuoropysäkki kaukana keskustasta
Forssa	Somero	PT	PT	Someron palvelu kahta reittiä
Forssa	Karkkila	PT	PT	Ruuhkan vuorovälin tihentäminen nostaisi palvelutasoa. Palvelu pikavuoroilla, sisältyy Hgin yhteyksiin
Forssa	Ujala	PT	PT	
Ypäjä	Loimaa	PT	PT	Ypäjä-Loimaa tärkeämpi kuin yhteydet Forssaan
Yhteydet kylä- ja kunta				
Forssa	Koijärvi	PT	PT	
Forssa	Matku	PT	PT	Matku - kunnan raja -yhteyden karsiminen
Ypäjä	Ypäjänkylä	MT	MT	
Humppila	Venäjä	LT	LT	Nykytilanteessa asiointiliikenne kerran viikossa
Tammela	Teuro	LT	LT	Nykytilanteessa asiointiliikenne kerran viikossa
Tammela	Susikas	LT	LT	Nykytilanteessa asiointiliikenne kerran viikossa
Tammela	Myllykylä	MT	MT	Palvelu perustuu pitkiin vakiovuoroihin
Tammela	Kaukjärvi	LT	LT	Yhteys toiseen suuntaan puuttuu
Tammela	Riihivalkama	LT	LT	Palvelu koulupäivisin
Tammela	Porras	PT	PT	Palvelu perustuu pitkiin vakiovuoroihin
Tammela	Liesjärvi	MT	MT	Palvelu koulupäivisin, yksi yhteys vaihdollinen
Tammela	Letku	LT	LT	Nykytilanteessa asiointiliikenne kerran viikossa
Tammela	Sukula	LT	LT	Palvelu koulupäivisin
Tammela	Torro	LT	LT	Palvelu koulupäivisin
Jokioinen	Minkiö	MT	MT	Palvelupuute illan viimeinen vuoro
Jokioinen	Vaulammi	PT	PT	Someron suunnan yhteydet palvelevat
Jokioinen	Latovainio	LT	LT	
Jokioinen	Kiipu	LT	LT	Nykytilanteessa asiointiliikenne kerran viikossa



Kuva 23. Tavoitteellinen palvelutaso kartalla.

Forssan Paikkurin palvelualue on peruspalvelutasoa myös tavoitetilanteessa. Tavoitetilanteessa kutsuohjatun liikenteen lisääminen Paikkurin palvelualueella ei riitä nostamaan palvelutasoa keskitasolle. Muilla asiointiliikenteen alueilla palvelutaso jää lakisääteiselle tasolle, koska palvelu ei ole jokapäiväistä. Tulevaisuudessa kunnat saattavat olla halukkaita nostamaan asiointiliikenteen palvelua minimitasolle.

Alla on eritelty palvelutasotavoitteet yhteysväleittäin:

- Forssa – Helsinki: Tavoitteena on säilyttää nykytilan tarjonta, pitkä liikennöintiäika arkisin (05:15-23:00) ja viikonloppuisin (05:15-23:00) noin tunnin vuorovälillä, jolloin palvelutaso asettuu peruspalvelutasolle. Helsingin suunnan yhteydet sisältävät myös yhteydet lentoasemalle. Lähes kaikki lentoaseman yhteydet ovat nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa vaihdollisia. Palvelu perustuu pikavuoroihin.
- Forssa – Hämeenlinna: Forssa-Helsinki -yhteysväli on Hämeenlinnan suunnan yhteyttä tärkeämpi ja Hämeenlinnaan riittää myös nykyisen kaltainen tarjonta. Vuorotarjonta asettaa Hämeenlinnan suunnan yhteydet peruspalvelutasolle. Vaikka

liikennöintiä Hämälän suunnalla on lyhyempi kuin Helsingin suunnalla, asettuisi palvelutaso liikennöintiä ja viikonlopputarjonnan puolesta keskitasolle.

- Forssa – Turku: Yhteydet Forssasta Turkuun ovat käytännössä pikavuoroliikennettä ja tarjonta on tarkoitus säilyttää nykyisellä tasolla. Arjen vuorotarjonta pudottaa yhteysvälin peruspalvelutasolle, vaikka viikonlopputarjonta olisi keskitasoa parempaa houkuttelevaa tasoa.
- Forssa – Tampere: Tampereen suunnan tarjonta on tarkoitus säilyttää nykyisellään. Arjen vuorotarjonta asettaa Tampereen suunnan yhteydet peruspalvelutasolle, kun viikonlopputarjonta riittäisi keskitasolle. Palvelutason määrittämisessä on joustettu arjen liikennöintiä aamun osalta (ensimmäinen vuoro on perillä kello 9:20).
- Forssa – Tammela: Tammelan keskustasta liikennöitävillä vakiovuoroilla arjen vuorotarjonta asettaa yhteysvälin nykytilanteessa peruspalvelutasolle. Yhteysväliä ei ole viikonlopputarjontaa Pikavuoroliikenne liikennöi Tammelassa Mustialan pysäkiltä, jonne on noin kahden kilometrin matka Tammelan keskustassa. Pikavuoroliikenteen tuoma lisä parantaa palvelua, mutta ei riitä nostamaan palvelutasoluokkaa. Pikavuoroliikennettä ei ole huomioitu tässä, koska pysäkki on kaukana keskustasta. Tavoitteena on säilyttää ainakin nykyinen tarjonta ja mahdollisesti lisätä iltä- ja viikonloppuliikennettä, mikä ei kuitenkaan riitä nostamaan palvelutasoluokkaa.
- Forssa – Jokioinen: Jokioisten keskustasta liikennöitävillä vakiovuoroilla arjen vuorotarjonta asettaa yhteysvälin nykytilanteessa peruspalvelutasolle. Yhteysväliä ei ole viikonlopputarjontaa Pikavuorot, jotka pysähtyvät Ruokosuolla Turun valtatie tienhaarassa, lisäävät tarjontaa niin arkena kuin viikonloppunakin. Pysäkki on kuitenkin kaukana keskustasta. Tavoitteena on säilyttää ainakin nykyinen tarjonta ja mahdollisesti lisätä iltä- ja viikonloppuliikennettä, mikä ei kuitenkaan riitä nostamaan palvelutasoluokkaa.
- Forssa - Humppila (as.): Humppilan yhteydet ovat käytännössä pikavuoroliikennettä ja vuorotarjonta on tarkoitus säilyttää nykyisellään peruspalvelutasolla. Humppilan asemalle liikennöitävien vakiovuorojen palvelutason määrittelyssä on joustettu illan viimeisen lähdön (klo 16:20) osalta.
- Forssa – Ypäjä: Yhteysväliä on palvelupuute nykytilanteessa arki-illassa. Tavoitetilanteessa yhden lähdön lisääminen nostaisi palvelutasoluokkaa minimitasolta peruspalvelutasolle. Ypäjän keskustaan liikennöiviä vakiovuoroja täydentävät Paikkalassa (noin 6 km Ypäjän keskustasta) pysähtyvät pikavuorot.
- Forssa – Somero: Yhteydet Somerolle ajetaan kahta eri reittiä, joiden yhteinen palvelutaso on nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa peruspalvelutasoa. Viikonlopputarjontaa ei ole.
- Forssa – Karkkila: Yhteysväli sisältyy Helsingin suunnan yhteyksiin ja tarjonta on tarkoitus säilyttää nykyisellä tasolla.
- Forssa – Urjala: Yhteysväli sisältyy Tampereen suunnan yhteyksiin ja tarjonta on tarkoitus säilyttää nykyisellä tasolla.
- Ypäjä – Loimaa: Yhteydet Ypäjältä Loimaalle ovat kuntalaisten näkökulmasta tärkeämmät kuin yhteydet Forssaan. Tarjonta on tarkoitus säilyttää nykyisellä peruspalvelutasolla.
- Forssa – Koirjärvi: Arkena yhteysvälin tarjonta asettuu peruspalvelutasolle, mutta viikonloppuun vuoromäärä yltää keskitasolle. Tavoitetilanteessa iltatarjonnan lisääminen arkisin ei riitä nostamaan palvelutasoa keskitasolle.

- Forssa – Matku: Yhteysvälin tarjonta on tarkoitus säilyttää peruspalvelutasolla. Matku-kunnan raja -yhteydelle ei puolestaan ole riittävästi kysyntää, joten tavoitetilanteessa palvelutasoa on laskettu yhdellä luokalla.
- Ypäjä – Ypäjänkylä: Yhteys on nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa minimitasolla, koska menovuoroa Ypäjälle palvelee vain yksi koulupäivisin ajettava lähtö. Paluusuunnassa Loimaan vakiovuorot palvelevat Ypäjänkylän yhteyksiä. Palvelu on tarkoitus säilyttää nykyisellä tasolla.
- Humppila – Venäjä: Nykytilanteessa Venäjän kylästä tarjotaan asiointiyhteys Humppilaan kerran viikossa. Tavoitetilanteessa arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä kahteen päivään viikossa, mikä ei kuitenkaan riitä nostamaan palvelutasoluokkaa minimitasolle.
- Tammela – Teuro: Nykytilanteessa Teurosta tarjotaan asiointiyhteys Tammelaan kerran viikossa. Tavoitetilanteessa arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä kahteen päivään viikossa, mikä ei kuitenkaan riitä nostamaan palvelutasoluokkaa minimitasolle.
- Tammela – Susikas: Nykytilanteessa Susikkaasta tarjotaan asiointiyhteys Tammelaan kerran viikossa. Tavoitetilanteessa arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä kahteen päivään viikossa, mikä ei kuitenkaan riitä nostamaan palvelutasoluokkaa minimitasolle.
- Tammela – Myllykylä: Nykytilanteessa palvelu on minimitasoa. Palvelutaso on tällä hetkellä kaukoliikenteen vuorojen reitityksestä johtuen ylemmällä tasolla kuin se muutoin olisi. Palvelu on tarkoitus säilyttää nykyisellä tasolla.
- Tammela – Kaukjärvi: Nykytilanteessa palvelu on lakisääteistä tasoa, 1 lähtö arkisin suunnassa Tammela-Kaukjärvi, ja tavoitteena on säilyttää palvelu nykyisellään.
- Tammela – Riihivalkama: Nykytilanteessa palvelu on lakisääteistä tasoa, 1 lähtö koulupäivisin suuntaansa palvelee yhteysväliä Torro-Sukula-Riihivalkama-Tammela. Liikennöintiajan puolesta vuoro palvelee ensisijaisesti koululaisia. Tavoitteena on säilyttää palvelu nykyisellään.
- Tammela – Porras: Nykytilanteen tarjonta ylittää peruspalvelutasolle, kun illan viimeisen vuoron lähtöajan (16:25) suhteen joustetaan. Palvelutaso on kaukoliikenteen vuorojen reitityksestä johtuen ylemmällä tasolla kuin se muutoin olisi.
- Tammela – Liesjärvi: Nykytilanteen tarjonta ylittää minimitasolle. Palvelu riittäisi vuorotarjonnan puolesta perustasolle, mutta palvelu on pääosin vain koulupäivisin. Yksi lähtö suuntaansa on nykytilanteessa pikkubussi- tai taksivuoro, joka palvelee lähinnä koululaisia. Tavoitteena on säilyttää palvelu nykyisellä tasolla.
- Tammela – Letku: Nykytilanteessa Letkusta tarjotaan asiointiyhteys Tammelaan kerran viikossa. Tavoitetilanteessa arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä kahteen päivään viikossa, mikä ei kuitenkaan riitä nostamaan palvelutasoluokkaa minimitasolle.
- Tammela – Sukula: Nykytilanteessa palvelu on lakisääteistä tasoa, 1 lähtö koulupäivisin suuntaansa palvelee yhteysväliä Torro-Sukula-Riihivalkama-Tammela. Liikennöintiajan puolesta vuoro palvelee ensisijaisesti koululaisia. Tavoitteena on säilyttää palvelu nykyisellään.
- Tammela – Torro: Nykytilanteessa palvelu on lakisääteistä tasoa, 1 lähtö koulupäivisin suuntaansa palvelee yhteysväliä Torro-Sukula-Riihivalkama-Tammela. Liikennöintiajan puolesta vuoro palvelee ensisijaisesti koululaisia. Tavoitteena on säilyttää palvelu nykyisellään.

- Jokioinen – Minkiö: Palvelu jää liikennöintiajan vuoksi minimitasolle. Yhden vuoron lisääminen iltaan nostaisi palvelun peruspalvelutasolle. Kysyntä ei kuitenkaan ole riittävää ja palvelutaso säilyy tavoitetilanteessakin minimitasolla.
- Jokioinen – Vaulammi: Yhteys on nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa peruspalvelutasoa. Forssa-Somero vakiovuorot palvelevat myös Jokioinen-Vaulammi yhteysväliä.
- Jokioinen – Latovainio: Yhteys on vaihdollinen Forssassa ja palvelu on pikavuoroilla. Vuorotarjonta pudottaa yhteysvälin lakisääteiselle tasolle. Pikavuoropysäkki sijaitsee yli 1,2 km:n päässä kyläkeskuksesta. Latovainiota palvelee lisäksi asiointiyhteys Jokioisille kerran viikossa. Asiointiyhteyksien lisääminen ei nosta palvelutasoluokkaa.
- Jokioinen – Kiipu: Nykytilanteessa Kiipusta tarjotaan asiointiyhteys Jokioisille kerran viikossa. Tavoitetilanteessa arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä kahteen päivään viikossa, mikä ei kuitenkaan riitä nostamaan palvelutasoluokkaa minimitasolle.
- Forssan Paikkuri: Forssan Paikkurin palvelualue on peruspalvelutasoa nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa. Tavoitetilanteessa kutsuohjatun liikenteen lisääminen Paikkurin palvelualueella ei riitä nostamaan palvelutasoa keskitasolle.
- Ypäjän asiointiliikenne: Ypäjällä on nykytilanteessa kerran viikossa kaikille avointa asiointiliikennettä ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa lakisääteisellä tasolla.
- Jokioisten asiointiliikenne: Jokioisista ajetaan asiointivuoro lauantaisin Forssaan. Perilläoloaika sovitaan tarpeen mukaiseksi. Tavoitteena on palvelutason nostaminen lakisääteiseltä tasolta minimitasolle, jos saadaan integroitua mukaan vpl ja shl kuljetuksia. Muuten arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä yhdellä päivällä viikossa, jolloin palvelu säilyy lakisääteisellä tasolla.
- Tammelan asiointiliikenne: Palvelee joka arkipäivä eri aluetta kiinteän aikataulun mukaan. Paluu on iltapäivisin samaa reittiä ja asiointiaikaa on kaksi tuntia. Palvelu on lakisääteisellä tasolla ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa. Asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä arvioidaan.
- Humppilan asiointiliikenne: Humppilassa tarjotaan asiointimahdollisuus yhtenä päivänä viikossa. Tavoitetilanteessa arvioidaan asiointiyhteyksien lisäämistä yhdellä palvelupäivällä viikossa. Tarjonnan lisäys ei kuitenkaan riitä nostamaan palvelutasoa minimitasolle.

5 Kehittämistoimenpiteet

5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan muutokset

Forssan seudulla tavoitteena on joukkoliikenteen tarjonnan säilyttäminen vähintään nykyisellä tasolla. Tavoitteena on myös ilta- ja viikonloppuliikenteen parantaminen sekä kutsuohjatun asiointiliikenteen lisääminen. Nämä toimenpiteet eivät kuitenkaan nosta yhteysvälien palvelutasoluokkia. Toimenpiteiden aikataulu määräytyy siirtymäajan liikennöintisopimusten ja kuntien talousohjelmien mukaan.

Yhteyksillä Tammelasta kyläkeskuksiin liikennöidään kaukoliikenteen vuoroilla, jotka ylläpitävät yhteysvälien suhteellisen korkeaa palvelutasoa. Yhteysvälien joukkoliikennetarjontaa ei ole syytä karsia. Taulukossa 7 on esitetty muutokset nykytilaan verrattuna yhteysväleittäin:

Taulukko 7. Joukkoliikenteen tarjonnan muutokset nykytilaan verrattuna

Yhteysväli	Tarjonta	Vuoroa/ viikko
Forssa – Helsinki	Nykyinen tarjonta	0
Forssa – Hämeenlinna	Nykyinen tarjonta	0
Forssa – Turku	Nykyinen tarjonta	0
Forssa – Tampere	Nykyinen tarjonta	0
Forssa – Tammela	Parannetaan ilta- ja viikonloppuliikenteen tarjontaa mahdollisuuksien mukaan	24
Forssa – Jokioinen	Parannetaan ilta- ja viikonloppuliikenteen tarjontaa mahdollisuuksien mukaan	24
Forssa - Humppila (as.)	Nykyinen tarjonta	0
Forssa – Ypäjä	Lisätään yksi lähtö arki-iltaan, jolloin palvelutasoluokka nousee minimitasolta perustasolle.	5
Forssa – Somero	Nykyinen tarjonta	0
Forssa – Karkkila	Nykyinen tarjonta	0
Forssa – Urjala	Nykyinen tarjonta	0
Ypäjä – Loimaa	Nykyinen tarjonta	0
Forssa - Koijärvi	Nykyinen tarjonta	0
Forssa - Matku	Nykyinen tarjonta, mutta Matku – kunnan raja tarjontaa vähennetään	-5
Ypäjä - Ypäjänkylä	Nykyinen tarjonta	0
Humppila - Venäjä	Arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä	2
Tammela - Teuro	Arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä	2
Tammela - Susikas	Arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä	2
Tammela - Myllykylä	Nykyinen tarjonta	0
Tammela - Kaukjärvi	Nykyinen tarjonta	0
Tammela - Riihivalkama	Nykyinen tarjonta	0
Tammela - Porras	Nykyinen tarjonta	0
Tammela - Liesjärvi	Nykyinen tarjonta	0
Tammela - Letku	Arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä	2
Tammela - Sukula	Nykyinen tarjonta	0
Tammela - Torro	Nykyinen tarjonta	0
Jokioinen - Minkiö	Arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä	2
Jokioinen - Vaulammi	Arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä	2
Jokioinen - Latovainio	Arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä	2
Jokioinen - Kiipu	Arvioidaan asiointiyhteyksien tarjonnan lisäämistä	2

5.2 Laadulliset palvelutasotekijät

Liikenteessä on nykyisellään sitovia aikataulupisteitä. Nämä aikataulupisteet on jatkossakin syytä säilyttää nykyisen kaltaisella tasolla. Suurimmat täsmällisyysongelmat aiheutuvat bussiliikenteessä Helsingin kantakaupungin katuverkon ruuhkaisuudesta. Nämä pullonkaulat heijastavat täsmällisyysongelmia pidempimatkaisessa liikenteessä myös Forssan seudulle. Uudenmaan ELYn infrahankkeissa panostetaan etenkin pääkaupunkiseudulla joukkoliikennettä sujuvoitaviin toimenpiteisiin. Toinen painopiste on pysäkkien, pysäkkiyhteyksien ja liityntäpysäköinnin parantaminen. Lisäksi on tärkeää parantaa Hämeenlinnan seudullakin erityisesti keskustojen ja sisääntuloväylien sujuvuutta niillä kohdin, joissa aiheutuu viiveitä bussiliikenteelle. Vaikutetaan siihen, että operaattorit parantavat matkustajille suunnattua liikenteen häiriötiedotusta etenkin runkoyhteyksillä. Joukkoliikenteen laatua voisi parantaa myös esimerkiksi operaattoreiden tarjoamaa liikenteen häiriötiedotusta kehittämällä etenkin runkoyhteyksillä.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen informaatioportaalin (matka.fi) kehittäminen helpottaa aikataulu- ja reittitiedon saantia yhden kanavan kautta. Joukkoliikenteen kulkutapavalintaa helpottaa, kun vaihtoehtoiset liikennemuodot ja matkaketjuihin liittyvä reitti-, aikataulu- ja hintatieto tarjotaan samasta lähteestä ja yksinkertaisessa ja havainnollisessa muodossa. Matkustajainformaatiota parannetaan pysäkeillä ja asemilla.

Lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyyttä edistetään valtakunnallisesti niin, että VR:n junaliikenne saadaan mukaan seutulippujärjestelmään siellä, missä junaliikenne on osa työssäkäyntialueen joukkoliikennepalveluja.

Kalustoon ja linjaston selkeyteen kuten numerointiin, linjakilpiin ja aikataulujen havainnolliseen esitystapaan kiinnitetään erityistä huomiota reittiliikennelupia myönnettäessä ja liikennöintisopimuksia laadittaessa.

Seudun pysäkki-informaation ja pysäkki-infrastruktuurin laatutasoa voidaan vuosittain vähitellen parantaa.

5.3 Kustannukset

Valtion joukkoliikenteen määrärahojen jakamisesta vastaavat alueelliset ELY-keskukset. Valtion joukkoliikennerahoituksen määrä on viime vuosina pysynyt ennallaan. Samanlaisesti linja-autoliikenteen kustannustaso on kuitenkin noussut mm. palkka- ja polttoainekustannusten vuoksi jopa inflaatiota nopeammin. ELY:t ovat joutuneet tämän vuoksi vähentämään ostoliikennettään. On mahdollista, että myös siirtymäaikojen liikennöintisopimusten liikenne vähenee joiltakin osin voimassaolon päättymistä aiemmin. Syynä liikenteen vähenemiseen ovat matkustajamäärien lasku ja kustannustason nousu: liikenne on voinut muuttua aiempaa kannattamattommaksi. Kuntien rooli liikenteen hankkimisessa siten kasvaa. Jos palvelutasoa halutaan nostaa, edellyttää se julkisen rahoituksen kasvattamista.

Bussiliikenteen kustannukset muodostuvat tuntisidonnaisista kustannuksista (mm. kuljettajan palkkakustannukset), kilometrikustannuksista (mm. polttoaineet, renkaat), bussin pääomakustannuksista (mm. poistot ja korot) ja muista kustannuksista (mm. vakuutukset). Näistä tuntisidonnaiset kustannukset muodostavat suurimman erän. Lipputulojen merkitys kustannuksia pienentävänä tekijänä vaihtelee huomattavasti, mutta voi vaikuttaa merkittävästikin kustannustason muodostukseen.

Kustannusvaikutuksia on arvioitu talviliikenteen perusteella kilometripohjaisesti nykytilaan verrattuna. Kustannuksissa ei ole huomioitu lipputuloja, jotka pienentävät nettokustannuksia jonkin verran. Kustannuksiin on huomioitu myös ne kehittämistoimenpiteet, kuten ilta- ja viikonlopputarjonnan lisääminen, jotka eivät vaikuta palvelutasoluokkaan.

Tavoitteellisen palvelutason kustannusvaikutusten laskeminen yksityiskohtaisesti on mahdotonta ilman reittikohtaista linjastosuunnitelmaa. Tästä syystä laskennassa on käytetty kilometriperusteista yksikkökustannusta, joka antaa arvion kustannusvaikutusten kokonaistasosta. Laskenta ei mahdollista kustannusjakoa ELYn ja kuntien kesken. Lisäksi tulee huomioida, että todelliseen kustannustasoon vaikuttavat mm. viikonloppu-, ruuhka-, ilta- ja yövuorojen korkeammat kulut.

Kustannukset on laskettu tuotantokustannuksella 2,00 €/km (ilman arvonlisäveroa), joka sisältää 9 % kohtuullista voittoa liikennöitsijälle. Yksikkökustannuksen kustannustaso on vuodelta 2011. Yksikkökustannuksella kuvataan sekä vakio- että pikavuoroliikennettä. Kustannukset on laskettu viikkotasolla talviliikenteen osalta ja vuosilaajennuskertoimena laskelmissa on käytetty lukua 50. Laskelmissa ei ole huomioitu palvelutason muutosta kesän ajalle.

Realistisen palvelutason kustannuslisäys nykytilanteeseen nähden ilman lipputuloja on noin 62 000 € vuodessa. Taulukossa 8 (seuraava sivu) on esitetty tarjonnan muutoksen kustannusvaikutuksia.

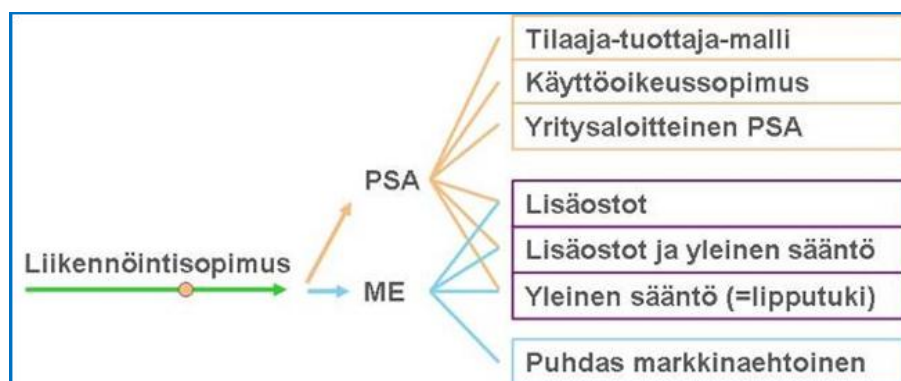
Taulukko 8. Joukkoliikenteen tarjonnan parantamisen kustannusvaikutukset.

Nykyinen tarjonta		km	Vuoromäärän muutokset/viikko	kustannukset €
Kaupunkikeskusten väliset yhteydet				
Forssa	Helsinki	117		0
Forssa	Hämeenlinna	56		0
Forssa	Turku	89		0
Forssa	Tampere			0
Yhteydet kaupunki- ja kuntakeskusten välillä				
Forssa	Tammela	8,7	24	418
Forssa	Jokioinen	9,5	24	456
Forssa	Humppila (as.)	20,9		0
Forssa	Ypäjä	24,2	5	242
Forssa	Somero	26,6		0
Forssa	Karkkila	49,5		0
Forssa	Urjala	37,7		0
Ypäjä	Loimaa	15,5		0
Yhteydet kylä- ja kuntakeskusten välillä				
Forssa	Koijärvi	16,6		
Forssa	Matku	18,6	-5	-186
Ypäjä	Ypäjänkylä	8,5		0
Humppila	Venäjä	5,8	2	23
Tammela	Teuro	14	2	56
Tammela	Susikas	10,8	2	43
Tammela	Myllykylä	5,7		0
Tammela	Kaukjärvi	5,4		0
Tammela	Riihivaikama	11,9		0
Tammela	Porras	11,6		0
Tammela	Liesjärvi	19,3		0
Tammela	Letku	21,8	2	87
Tammela	Sukula	13,6		0
Tammela	Torro	19		0
Jokioinen	Minkiö	3,5	2	14
Jokioinen	Vaulammi	4,6	2	18
Jokioinen	Latovainio	10,9	2	44
Jokioinen	Kiipu	6,9	2	28
			€/viikko	1 243
			€/vuosi	62 140

6 Liikenteen järjestäminen

6.1 Liikenteen järjestämistavat

Siirtymäajan jälkeen liikenne voidaan tuottaa joko markkinaehtoisesti tai soveltaen palvelusopimusasetusta. Palvelusopimusasetusta sovelletaan, kun toimivaltainen viranomainen haluaa järjestää alueellaan paremmat julkisen liikenteen palvelut mitä markkinaehtoisilla reittiliikenteillä muodostuu. Palvelujen parantaminen voi liittyä palvelutarjonnan määrään, laatuun, varmuuteen, luotettavuuteen tai matkustajahintoihin. Asia on havainnollistettu seuraavassa kuvassa:



Kuva 24. Joukkoliikenteen järjestämistavan valintaprosessi siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua (LVM).

Kuvan selitykset:

- = Toimivaltainen viranomainen ratkaisee PSA-mallin ja markkinaehtoisen (ME) mallin välillä.
- = PSA: malli, jossa toimivaltainen viranomainen maksaa korvauksia tai myöntää yksinoikeuksia
- = Lisäostoilla ja yleisellä säännöllä täydennetään markkinaehtoista mallia PSA:n keinoin
- = ME: markkinaehtoinen malli, jossa viranomainen ei rajoita markkinoille tuloa, tarjonnan määrää, eikä matkalippujen hintoja.

Toimivalta-alueen eri alueilla voidaan soveltaa erilaisia liikenteen järjestämistapoja.

Markkinaehtoinen liikenne

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että siirtymäajan liikennöintisopimusten sopimuskauden lakattua riittävä palvelutaso voidaan saavuttaa ilman viranomaisen puuttumista liikenteen järjestämiseen, eikä liikenteen sääntely muutoinkaan ole tarpeen, voidaan joukkoliikenne järjestää puhtaasti markkinaehtoisesti.

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu liikennöitsijöiden anomien reittiliikennelupien mukaisesti. Viranomainen voi olla myöntämättä reittiliikennelupaa JLL §22 perusteella. Reittiliikennelupaa koskevassa hakemuksessa on liikennöitsijän ilmoitettava liikenteen reitti, ainakin tärkeimmät pysäkit, aikataulu ja liikenteen aiottu aloittamisaika sekä ajankohdat, jolloin liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa.

Markkinaehtoinen liikenne ja yleinen sääntö

Markkinaehtoiselle, reittiliikenneluvalla ajettavalle liikenteelle voidaan maksaa lipputukea vain soveltamalla yleistä sääntöä. Tällöin liikenteille määrätään hintavelvoite, eli liikennöitsijät veloitetaan perimään matkustajilta markkinahintaa alempi hinta, ja matkustajien saama hinnanalennus korvataan liikennöitsijöille.

Yleinen sääntö on ns. normipäätös, jolla voidaan antaa vain lailla, asetuksella tai valtioneuvoston päätöksellä. Yleistä sääntöä soveltamalla toimivaltaiselle viranomaiselle muodostuu mahdollisuus säädellä myös markkinaehtoisen liikenteen lipunhintoja. Yleisellä säännöllä voidaan asettaa tietyille lippulajille tai tietyn matkustajaryhmän lipulle enimmäishinta. Yleistä sääntöä sovelletaan samalla tavalla kaikkiin alueella liikennettä harjoittaviin yrityksiin. Viranomaisen asettama hintavelvoite korvataan liikenteen harjoittajille liiallista korvausta välttämällä. Yleistä sääntöä ei ole asetettu.

LVM on asettanut syksyllä 2011 joukkoliikennetyöryhmän, jonka tehtävänä on käsitellä reittiliikennelupien myöntämiseen liittyviä kysymyksiä, siirtymäajan jälkeisiä sekä julkisesti tuettujen lippujen kelpoisuutta eri järjestämismalleissa. Ryhmä tulee käsittelemään markkinaehtoisen reittiliikenteen toimintaedellytyksiä. Työryhmän tulee saattaa työnsä päätökseen helmikuun 2012 loppuun mennessä.

Markkinaehtoinen liikenne ja lisäostot

Markkinaehtoista liikennettä täydentävästä, toimivaltaisen viranomaisen suunnittelemaasta ja kilpailuttamasta liikenteestä käytetään yleensä nimitystä PSA-liikenne. Käytännössä näillä tarkoitetaan kuvan x lisäostoja. Lisäostot voivat olla muodoltaan brutto- tai nettokustannusmallisia, kuten jäljempänä kuvatussa tilaaja-tuottajamallissa.

Käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta julkisen liikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa. Liikenteenharjoittaja saa tästä korvauksena matkustuksesta kertyvät asiakastulot ja muut myyntitulot sekä lisäksi käyttöoikeussopimuksen mukaisen korvauksen. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan, millä hinnalla ja ehdoilla liikennöitsijä sitoutuu järjestämään joukkoliikenteen määritetyn palvelutason mukaiseksi. Liikennöitsijä suunnittelee ja hyväksyy viranomaisella palvelutason täyttävän liikenteen reitteineen ja aikatauluineen.

Käyttöoikeussopimus sisältää yleensä yksinoikeuden tai erityisoikeuden julkisen liikenneverkon tai sen osan käyttöön. Käyttöoikeussopimus eroaa kansallisen hankintalain mukaisesta ostosopimuksesta muun muassa siltä osin, että kustannus- sekä tuloriski ja suunnittelu- ja markkinointivastuu ovat muita sopimustyyppisiä enemmän liikenteenharjoittajalla. Liikenteenharjoittaja saa lipputulot joko kokonaan tai ainakin merkittävän osan. Siten liikenteenharjoittaja voi omalla suunnittelu- ja markkinointityöllä vaikuttaa liikevaihdon lisäämiseen.

Käyttöoikeussopimuksia voidaan solmia myös suorahankintana ilman tarjouskilpailua. Näin voidaan toimia jos sopimuskohteen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1.000.000 euroa tai palvelun laajuus on määrältään alle 300.000 kilometriä. Jos suorahankinta tehdään pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, enimmäismäärät ovat kaksinkertaisia. Pieneksi tai keskisuureksi yritykseksi katsotaan yritys, jolla on käytössään enintään 23 ajoneuvoa. Jos sopimus on solmittu suorahankintana, edellytetään liikennöitsijältä erilliseen kirjanpitoon perustuvaa jälkilaskentaa. Tämän tarkoituksena on seurata, ettei liikenteen tuotama voitto johda ylikompensatioon.

Yritysaloitteinen PSA

Palvelusopimusasetus ei varsinaisesti tunne yritysaloitteista PSA-liikennettä. Kyse onkin joukkoliikennelain paikallisesta sovelluksesta. Normaalisti aloitteen PSA:n soveltamisesta tekee toimivaltainen viranomainen. Yritysaloitteisessa PSA:ssa yrittäjä tekee palvelutasosuunnitelman, jonka mukaisesti se aikoo tuottaa joukkoliikenteen. Liikennöitsijä esittää toimivaltaiselle viranomaiselle suunnitelman ja mahdollisesti tarvittavan rahoituksen suuruuden. Liikennöitsijä saa liikenteestä lipputulot. Kuten käyttöoikeussopimuksessa, liikennöitsijälle maksettaisiin korvaus tietyn palvelutason ylläpitämisestä. Yritysaloitteisella PSA:lla tarkoitetaan käytännössä käyttöoikeussopimusta, koska siihen sovelletaan käyttöoikeussopimuksen suorahankinnan kynnysarvoja.

Tilaaaja-tuottajamalli

Tilaaaja-tuottajamallissa toimivaltainen viranomainen tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella. Nettokustannusmallissa lipputuloriski on liikennöitsijällä. Tilaaaja vastaa yleensä reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippujärjestelmästä, markkinoinnista ja tiedotuksesta. Liikenteen tuotannon suunnittelusta vastaa liikenteenharjoittaja.

Viranomaisen oma tuotanto

Teoriassa mahdollinen tapa joukkoliikenteen järjestämiseen on myös viranomaisen oma tuotanto, jossa esimerkiksi kunnallinen liikelaitos tuottaa joukkoliikennepalvelut.

6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu

Toimivaltainen viranomainen ratkaisee, mitkä järjestämistavat otetaan siirtymäajan liikennöintisopimusten päätyttyä käyttöön sen toimivalta-alueella. Riippumatta siitä, valitaan-ko markkinaehtoinen tai PSA:n mukainen järjestämistapa, määräytyy ratkaisun aikataulu PSA:n ja kilpailuttamiseen varattavan ajan kautta. Jos siirtymäajan sopimukset päättyvät vuonna 2014, tulee järjestämistapa valita vuoden 2012 alkupuolella, sillä PSA:n mukaan isommissa kilpailukohteissa EU-ilmoitus mahdollisesta liikenteen kilpailuttamisesta pitäisi tehdä vuotta ennen tarjouskilpailun aloittamista. Jotta liikennöitsijöillä olisi riittävästi aikaa tarjoustensa jättöön ja liikenteen aloittamiseen, pitäisi liikenne kilpailuttaa alkuvuodesta 2013.

Taulukossa 9 on esitetty yhteenveto uuden joukkoliikennelain vaikutuksista Forssan seudulla sekä toteuttamisaikataulusta.

Taulukko 9. Yhteenveto joukkoliikennelainsäädännön muutosvaikutuksista Forssan seudulla.

	2011				2012				2013				2014			
	Neljännes				Neljännes				Neljännes				Neljännes			
Toimenpiteet	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1) Liikenteen valmistelu																
Kuntien lausunnot																
Sidosryhmien lausunnot																
Palvelutasomäärittelyjen hyväksyminen																
Valtion päätökset joukkoliikenteen rahoituksesta																
Kuntien päätökset joukkoliikenteen rahoituksesta																
Päätös liikenteen järjestämistavasta																
Vaihtoehto markkinaehtoinen																
2A Liikenteen hankinta (Markkinaehtoinen)																
Päätös liikenteen järjestämistavasta																
Reittiliikennelupien hakemukset ja päätökset																
Täydentävät lisäostot:																
- hankinta-asiakirjojen valmistelu																
- tarjouskilpailu ja hankintapäätös																
Liikennöinti alkaa																
Vaihtoehto PSA																
2B) Liikenteen hankinta (PSA; käyttöoikeussopimukset)																
Päätös liikenteen järjestämistavasta																
EU-ilmoitus																
Hankinta-asiakirjojen valmistelu																
<i>Todennäköisesti tarvitaan useampia kilpailutuskierroksia</i>																
(mahd. aiempi) Hankinta-asiakirjojen julkaisu																
(mahd. aiempi) Tarjousten jättö																
(mahd. aiempi) Hankintapäätös																
(ainoa tai viim.) Hankinta-asiakirjojen julkaisu																
(ainoa tai viim.) Tarjousten jättö																
(ainoa tai viim.) Hankintapäätös																
Liikennöinti alkaa																

Kirjallisuus

Airaksinen, S., Mouhu, T. & Wallin, J. 2011. Salon joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2012–2017. Luonnos 22.6.2011.

Airaksinen, S., Rantala, A. & Anttila, T. 2011: Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma. WSP. Helsinki. 2011.

EU 2007. Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 1370/2007 / 3.12.2007.

FOSTRA 2011. Forssan seudun strateginen rakennetarkastelu (Luonnos, 15.3.2011).

JLL 2009. Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869.

Joensuu, T. et al. 2008. Forssan seudun joukkoliikennesuunnitelma. Insinööritoimisto Liidea Oy. 38 s.

Leskinen, T. & Häyrynen, J.-P. 2007. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 54/2007. 86 s.

Liikennevirasto 2010. Ohje joukkoliikenteen palvelusomäärittelyyn. Liikenneviraston ohjeita 07/2010. 22 s.

LVM 2009. Käyttöoikeussopimusten tarjousasiakirjamallit. Joukkoliikenteen hankintamenettelytyöryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 41/2009. 88 s.

LVM 2004. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 7/2005. 102 s.

LVM 2003. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen, Prosessikuvaus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2003. 33 s.

Rinta-Piirto, J., Hillo, K. & Rosenberg, M. 2010. Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään HSL:een. HSL:n julkaisuja 17/ 2010. 61 s.

Rosenberg, M. & Perälä, A. 2010. Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella. Esiselvitys. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 29/2010. 34 s.

Rosenberg, M., Perälä, A. & Weiste, H. 2011. Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Perus- ja erityispalvelutaso, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2011. 50 s.

Rosenberg, M., Rajamäki, R. & Järvi, T. 2007. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 55/2007. 118 s.

Rosenberg, M. & Weiste, H. 2009. KETJU yhdistää kaupunki- ja seutuliikenteet. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 39/2009. 70 s.

Weiste, H. & Lang, S. 2007. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 39/2007. 72 s.

suositukset palvelutasoluokille ja määrittelykriteereille, Liikennevirasto 2011

KUVAAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero				
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 21/2011				
Vastuualue				
Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät		Julkaisuaika		
Johanna Wallin Paula Leppänen Maiju Lintusaari Simo Airaksinen Annika Rantala Aino Lehto		Joulukuu 2011		
		Julkaisija		
		Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja		
		Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi				
Forssan seudun joukkoliikenteen palvelutaso				
Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely				
Tiivistelmä				
Forssan seudun joukkoliikenteen palvelutaso –selvitys on jatkoa Uudenmaan ELY-keskuksen esiselvitykselle joukkoliikenteen palvelutason määrittämisestä Uudenmaan ELYn alueella, 29/2010. Esiselvityksen mukaisesti Uudenmaan ELYn alueen joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyö jaettiin toteutettavaksi seitsemässä seutulippualueisiin perustuvassa kokonaisuudessa. Määrittelytyöstä valmistui seitsemän raporttia, joista tämä Forssan seutua koskeva on yksi.				
Selvitys on osa prosessia, jossa ELY-keskus yhteistyössä kuntien, toimivaltaisten viranomaisten, maakunnan liittojen ja liikenteenharjoittajatahojen kanssa valmisti Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennelain mukaista päätöstä joukkoliikenteen palvelutason vahvistamisesta. ELY-keskus vahvisti selvityksen mukaisen tavoitteellisen palvelutason vuosiksi 2012 – 2016 päätöksellään joulukuussa 2011.				
Selvityksessä on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen sekä tavoitteellinen, vuoteen 2016 ulottuva palvelutaso. Kuvaus on tehty pääsääntöisesti yhteysvälitarkasteluna. Valitut yhteysvälit on luokiteltu liikenteen määrällisten ja laadullisten tekijöiden perusteella kuuteen luokkaan: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Tärkeimpinä luokittelutekijöinä käytettiin liikennöintiäikää ja vuoromäärää. Luokittelussa on sovellettu Liikenneviraston ohjetta 15/2011.				
Asiasanat				
Joukkoliikenne, palvelutaso, yhteistoiminta				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
	978-952-257-437-4	1798-8101		178-8071
Kokonaissivumäärä		Kieli	Hinta (sis. alv 8%)	
47		Suomi		
Julkaisun myynti/jakaja				
Julkaisu on saatavana myös/vain verkossa: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut				
Julkaisun kustantaja				
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika				
2011				

PRESENTATIONBLAD

Publikationsseriens namn och nummer Nylands närings-, trafik- och miljöcentralers publikationer 21/2011				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Johanna Wallin Paula Leppänen Maiju Lintusaari Simo Airaksinen Annika Rantala Aino Lehto		Utgivningsdatum December 2011		
		Utgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
Publikationens namn Servicenivå för Forssaregionens kollektivtrafik Nylands ELY-centrals servicenivådefiniering för kollektivtrafik				
Sammandrag <p>Utredningen "Servicenivå för Forssaregionens kollektivtrafik" är en fortsättning till Nylands ELY-centrals förstudie om bestämning av kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område, nr 29/2010. Enligt förstudiet blev definieringsarbetet för kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område delat upp för att förverkligas i sju helheter som baserar sig på regionbiljettområden. Det blev sju rapporter om definieringsarbetet av vilka denna som rör Forssaregionen är en.</p> <p>Utredningen är en del av processen där ELY-centralen i samarbete med kommuner, behöriga myndigheter, landskapsförbund och trafikidkare förberedde Nylands ELY-centrals bestämmelse över bestyrkning av kollektivtrafikens servicenivå enligt lagen om kollektivtrafik. ELY-centralen bestyrkte med sitt beslut i december 2011 den åsyftade servicenivån enligt utredningen för åren 2012 - 2016.</p> <p>I utredningen har man beskrivit både den nutida och den åsyftade servicenivån som sträcker sig till år 2016. I huvudsak har man gjort beskrivningen som förbindelsestreckanalys. De valda förbindelsestreckorna har klassificerats enligt trafikens kvantitativa och kvalitativa faktorer i sex klasser: konkurrensnivå, lockande nivå, medelnivå, grundservicenivå, miniminivå och lagstadgad nivå. Som viktigaste klassificeringsfaktorer användes trafikeringstid och turantal. I klassificeringen har Trafikverkets anvisning nr 15/2011 tillämpats.</p>				
Nyckelord Kollektivtrafik, servicenivå, samarbete				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISBN (tryckt)	ISBN (elektroniskt)
	978-952-257-437-4	1798-8101		1798-8071
Sidoantal		Språk		Pris (moms 8 %)
47		Finska		
Distribution/försäljning Publikationen finns också/endast tillgänglig på internetadressen: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut				
Publikationens finansiär Nylands närings-, trafik- och miljöcentral				
Tryckort och -tid 2011				

Uudenmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36, 00521 Helsinki
puh. 020 63 60070
www.ely-keskus.fi/uusimaa

ISBN 978-952-257-437-4 (PDF)

ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)